

**Некрасова Л.А.***к.е.н., доцент кафедри економіки підприємств,  
Одеський національний політехнічний університет***Niekrasova Lybov***Odessa National Polytechnic University***Богаченко М.В.***аспірант,  
Одеський національний політехнічний університет***Bohachenko Marharyta***Odessa National Polytechnic University*

## СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ОДЕСЬКІЙ ОБЛАСТІ

### STRATEGIC DEVELOPMENT ORIENTATIONS OF PUBLIC TRANSPORT IN ODESSA REGION

**Анотація.** У статті розкрито роль транспортної інфраструктури Одеського регіону в рамках розвитку України загалом. Визначено поняття «стратегія розвитку підприємств» як категорія. Представлено основні напрями розвитку автомобільного пасажирського транспорту, такі як конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція, а також представлена характеристика кожного з них. Запропоновано впровадження інтегрованої системи пасажирських перевезень, яка є поєднанням в єдину систему всіх видів пасажирського транспорту, впровадженням нової єдиної тарифної системи для пасажирських перевезень, яка характеризується уніфікованістю, зональністю та диверсифікованим рівнем тарифу на перевезення.

**Ключові слова:** стратегія розвитку, тарифна політика, пасажирські перевезення, ефективність транспортного обслуговування, транспортні моделі обслуговування населення.

**Постановка проблеми.** Транспорт – це один з основних елементів економіки держави. У транспортній системі України функціонують розгалужена залізнична мережа, розвинена мережа доріг, морських портів та річкових терміналів, аеропортів та широка мережа авіаційних сполучень, маршрутів громадського пасажирського транспорту, автовокзалів та вантажних митних терміналів, тому задоволення потреб громадян у наданні необхідних транспортних послуг та розвитку бізнесу є пріоритетним.

Транспортна інфраструктура також є ключовою для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності та процвітання. Ці показники сприяють збільшенню зайнятості та є ключовим фактором для іноземних інвестицій, розвитку

туризму, а також допомагають зменшити розбіжність між регіонами та країнами.

Розвиток транспортного сектору є необхідною умовою успішного розвитку України загалом. Ретельне планування, безперервна підготовка та реалізація проєктів розвитку, які визначають напрям у всіх галузях транспортного сектору, є вкрай важливими. Пріоритетною метою розвитку транспорту має бути підтримка тих сфер та аспектів, що формують стійку транспортну систему в середньостроковій перспективі. Це може бути забезпечено розробленням стратегії розвитку, яка буде розроблена на основі тарифної політики автотранспортних підприємств.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Л.В. Олійник та А.П. Кузнецова визначають, що формування стратегії підприємства є комплексною системою управління, яка заснована на прогнозуванні зовнішнього навколишнього середовища та виробленні методів адаптації підприємства до її змін [1].

Р.І. Біловол зауважує, що сутність політики у стратегічному управлінні підприємствами можна визначити як діяльність, яка ґрунтується на стратегічній орієнтації як компоненті філософії підприємництва й має спрямованість на досягнення цільових орієнтирів у стратегічній перспективі, забезпечення конкурентоспроможності, стійкості конкурентних позицій та довготривалого успіху на зовнішньому й внутрішньому ринках [2].

Л.Е. Касьян та В.В. Бугас визнали, що на стратегічно орієнтованому підприємстві за основу важливо взяти стратегічне мислення як принципову установку в діяльності персоналу підприємства, перш за все вищого керівництва; систему стратегічного управління, в якій застосовується раціональний процес стратегічного планування, що дає змогу розробляти та використовувати інтегровану систему стратегічних планів; поточну, щоденну діяльність, яка підпорядкована досягненню стратегічних орієнтирів [3].

Виходячи з цього, можемо сказати, що стратегічне управління спрямоване на управління ресурсами організації для

досягнення її цілей та завдань. При цьому стратегія розвитку має включати встановлення цілей, аналіз конкурентного середовища, аналіз внутрішньої організації, оцінювання стратегій та забезпечення інтересів усіх учасників процесу.

**Мета статті.** Головною метою роботи є визначення пріоритетних напрямів розвитку підприємств автомобільного пасажирського транспорту та оцінювання впливу тарифної політики на їх стратегію розвитку Одеського регіону.

**Виклад основного матеріалу.** Розвиток автомобільного транспорту є важливим компонентом стратегії європейської інтеграції. Автомобільний транспорт має такі об'єктивні переваги, як швидкість доставки вантажів та пасажирів; здатність безперешкодної доставки товарів «від дверей до дверей»; розвинута мережа маршрутів громадського пасажирського транспорту; цінова доступність для споживачів послуг автомобільних перевізників, що надають більшою мірою приватні оператори; передовий логістичний досвід міжнародних автомобільних перевізників; ефективне надання послуг у межах ТЕМ-Т.

Автомобільний транспорт функціонує в розвиненому конкурентному середовищі, є привабливим з точки зору капітальних інвестицій, має досить швидкі темпи окупності вкладень, низькі витрати операторів задля функціонування автодорожньої мережі. Щодо забезпечення цінової доступності послуг галузь демонструє найвищу цінність для користувачів серед інших видів транспорту.

Оскільки автомобільний транспорт є майже повністю приватним, особливої уваги потребує опрацювання питання покращення статистичної інформації щодо перевезень, необхідної для вдосконалення планування у транспортному секторі на

основі національної транспортної моделі у зв'язку з іншими видами транспорту, щоби забезпечити раціональне використання транспортної інфраструктури та формування державної політики, спрямованої на зниження негативного впливу автомобільного транспорту щодо безпеки руху та навколишнього середовища.

Автомобільний транспорт є вагомою складовою частиною транспортної системи України щодо перевезень пасажирів і вантажів та впливу на економіку й суспільство. Його частка у перевезенні пасажирів складає 49,4%, вантажів – 60%. Автобуси є основним громадським транспортом для 412 з 460 міст України та понад 96% сільських населених пунктів.

За роки переходу від планової економіки до ринкової частка автомобільного транспорту збільшувалась. Це пов'язано з розвитком малого бізнесу, можливістю доставки в строк, вимогами збереження вантажу. Водночас діяльність автомобільного транспорту має негативні наслідки, такі як шкода для навколишнього середовища, високий рівень втрат від дорожньо-транспортних пригод, руйнування мережі доріг за відсутності коштів на їх оновлення, тому доцільно розвивати мультимодальний транспорт із залученням екологічно сприятливого внутрішнього водного та залізничного транспорту.

Для аналізу ефективності стратегії розвитку саме міського пасажирського транспорту розглянемо дані статистичних досліджень, а саме:

- розподіл окремих видів транспорту у загальному перевезенні пасажирів у 2018 році (рис. 1);
- перевезення пасажирів автомобільним транспортом (автобусами) за регіонами у 2018 році (рис. 2);

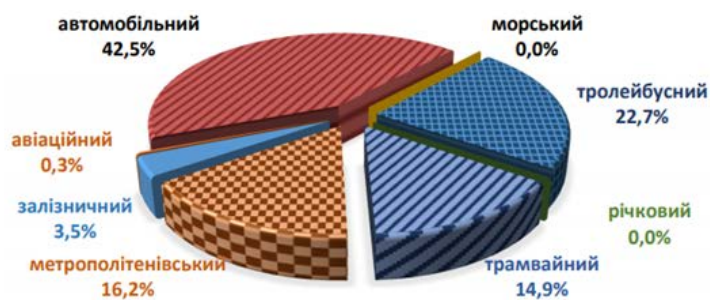


Рис. 1. Розподіл пасажиропотоку за видами транспорту у 2018 році

Джерело: [7]

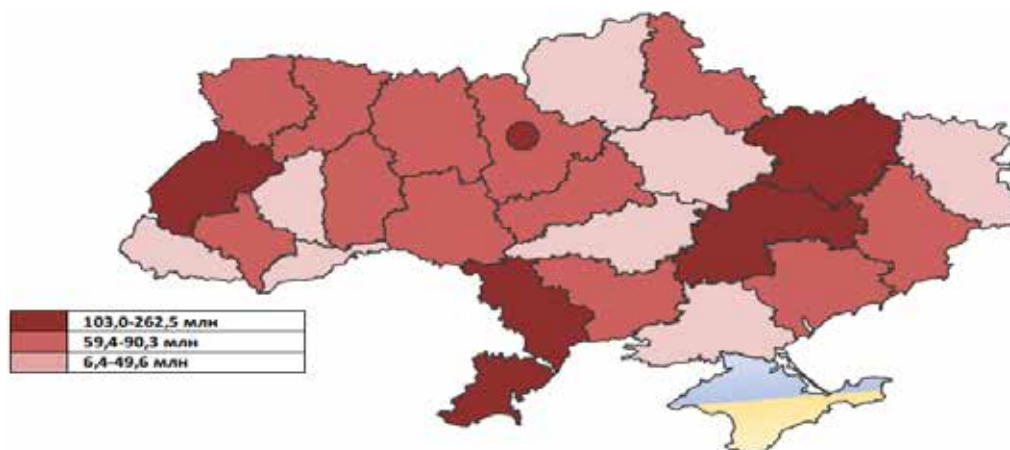


Рис. 2. Розподіл пасажирських перевезень за регіонами у 2018 році

Джерело: [7]

– перевезення пасажирів автомобільним транспортом (автобусами) у міжміському сполученні за регіонами (табл. 1).

З рис. 2 видно, що перевезення пасажирів автомобільним транспортом (автобусами) в Одеському регіоні посідає одне з провідних місць разом із Львівською, Харківською та Дніпропетровською областями та містом Києвом.

Аналізуючи дані табл. 1, бачимо, що в Одеській області кількість перевезених пасажирів автомобільним транспортом (автобусами) у міжміському сполученні є одною з найбільших. При цьому міська транспортна інфраструктура перебуває на незадовільному рівні розвитку через значну зношеність рухомого складу (який є переважно застарілим за конструкцією, неефективним, екологічно небезпечним) та автомобільних доріг, а також недостатній розвиток транспортної мережі. Ці проблеми можна було б вирішити за допомогою цільового фінансування, проте нестача інвестиційних можливостей для інновацій та оновлення автобусного парку, обмежене бюджетне фінансування витрат, пов'язаних з наданням громадських пасажирських послуг, потребують удосконалення процедури проведення конкурсів та укладання договорів. Значна кількість малих перевізників з неоптимальною структурою парку автобусів (на перевізників, які володіють 1–5 автобусами, припадає 81,2% всього парку), нелегальні пасажирські перевезення, ті-

ньвий ринок праці як результат значущості «сірої» економіки, недостовірна статистика автомобільних перевезень значно погіршують наявну ситуацію.

Враховуючи це, можемо визначити дві основні проблеми, на які має бути спрямована стратегія підприємств пасажирського транспорту Одеського регіону. Отже, ними є:

- підвищення якості транспортних послуг для населення, зокрема оновлення рухомого складу підприємства, підвищення безпеки перевезень та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище;

- оптимізація витрат населення на пасажирські перевезення.

Відповідно до Національної транспортної стратегії України [4] чотирма пріоритетними напрямками розвитку транспортної системи України є:

- конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;
- інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти;

- безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;

- безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.

Враховуючи ці напрями, пропонуємо основні заходи щодо розроблення стратегічних орієнтирів розвитку транспортної системи Одеського регіону (табл. 2).

Таблиця 1

Перевезення пасажирів автомобільним транспортом (автобусами) у міжміському сполученні за регіонами (тис. осіб)

Регіон	2000 рік	2005 рік	2010 рік	2013 рік	2014 рік	2015 рік	2016 рік	2017 рік	2018 рік
Україна	94,380	141,884	146,572	146,502	128,346	122,918	122,776	123,301	119,456
АР Крим	3,744	4,900	7,927	9,368	...	...	...	...	...
<i>Області</i>									
Вінницька	6,069	7,966	6,804	6,887	7,867	7,270	6,133	6,924	7,138
Волинська	2,618	6,094	7,471	11,977	12,671	8,623	8,256	8,151	9,464
Дніпропетровська	2,731	5,404	4,540	4,562	4,299	4,916	5,614	6,220	6,997
Донецька	7,070	9,674	10,553	8,855	4,418	1,642	1,692	2,109	2,739
Житомирська	2,848	4,910	6,791	6,307	5,882	5,907	5,541	5,296	5,194
Закарпатська	1,974	3,102	4,067	3,655	3,927	3,236	2,654	2,976	2,483
Запорізька	2,691	3,168	1,638	1,209	1,306	1,129	2,289	3,015	4,029
Івано-Франківська	6,289	7,183	5,752	7,474	6,427	4,455	4,305	4,665	5,252
Київська	4,378	5,014	10,925	10,085	9,524	7,750	8,445	7,535	8,374
Кіровоградська	1,904	2,033	2,009	1,973	2,235	2,236	2,322	1,959	1,677
Луганська	2,462	4,775	5,139	4,816	1,815	1,078	1,112	736	711
Львівська	14,139	23,689	22,820	19,388	17,882	18,587	17,523	15,131	13,335
Миколаївська	1,368	1,628	2,170	1,900	1,865	2,117	2,631	3,205	3,423
Одеська	4,307	6,786	6,254	5,091	5,833	9,513	13,415	10,669	7,033
Полтавська	2,631	2,676	1,778	1,630	2,231	2,752	3,303	2,877	2,486
Рівненська	2,626	11,454	4,684	4,454	4,077	3,713	3,786	8,506	8,355
Сумська	2,235	2,772	4,000	3,396	3,296	3,236	3,111	3,092	2,963
Тернопільська	3,433	5,144	7,074	7,063	6,786	7,407	6,667	6,298	6,191
Харківська	3,347	3,245	4,668	4,627	4,257	3,999	4,360	4,644	4,444
Херсонська	3,968	3,948	4,734	5,789	5,675	5,364	5,607	5,821	3,923
Хмельницька	3,298	4,095	3,270	3,901	4,588	5,272	4,703	4,538	4,215
Черкаська	3,293	3,616	4,206	4,030	3,521	3,178	2,855	3,047	2,707
Чернівецька	849	2,065	1,990	3,395	3,771	3,979	2,367	2,581	2,228
Чернігівська	3,316	4,982	3,519	3,264	3,140	2,922	2,862	2,424	2,284
<i>Міста</i>									
Київ	406	983	1,459	1,117	1,053	2,639	1,224	881	1,812
Севастополь	386	578	331	290	...	...	...	...	...

Джерело: [7]

Стратегічні орієнтири розвитку транспортної системи Одеського регіону

Напрямок № 1 «Конкуреноспроможна та ефективна транспортна система»	Напрямок № 2 «Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти»	Напрямок № 3 «Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт»	Напрямок № 4 «Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція»
<p>З кожним роком вимоги до транспортної системи стають все жорсткішими, тому для реалізації цього стратегічного напрямку потрібно провести поглиблене статистичне дослідження, зібрати статистичну інформацію за основними показниками та комплексно її проаналізувати задля кращого розуміння соціально-економічних тенденцій та майбутніх перспектив для вдосконалення транспортної мережі та задоволення потреб усіх користувачів пасажирського транспорту. Розроблення оптимальних маршрутів, антимонопольні обмеження, проведення тендерів із залученням незалежних експертів – такі заходи стимулюють справедливую конкуренцію та рівні можливості для підприємств – постачальників транспортних послуг. Слід також переглянути систему дотацій для пільгового транспорту.</p>	<p>Впровадження сучасних інформаційних систем має стати одним із пріоритетів транспортної галузі, оскільки інноваційне забезпечення дасть змогу забезпечити прозоре відстеження та оцінювання користування транспортними послугами міського пасажирського транспорту. Таке впровадження дає змогу встановити контроль за фінансовими операціями, поточною фіксацією локації, витратами палива, кількістю пасажиропотоку та дотриманням умов ліцензії на перевезення. Слід здійснювати використання сучасних засобів регулювання транспортного руху, використання електронних систем попередження про виїзд на смугу руху, попередження проти зіткнення та розпізнавання пішоходів.</p>	<p>Одним із головних пріоритетів розвитку транспорту має стати підвищення ефективності використання транспортних засобів за рахунок використання альтернативних видів палива, появи на дорогах нового покоління енергоефективних транспортних засобів, за допомогою яких можна мінімізувати негативний вплив на навколишнє середовище. Для зменшення дорожньо-транспортних пригод на дорогах потрібно посилити рівень підготовки та навчання водіїв, переглянути наявні стандарти щодо регулювання транспортного руху та експлуатації транспортних засобів. Варто ввести нові правила експлуатації та безпеки транспортних засобів.</p>	<p>Цей напрямок можна реалізувати шляхом впровадження мультимодальних або інтегрованих систем пасажирських перевезень для підвищення можливостей вільного пересування громадян будь-яким видом міського пасажирського транспорту. Створення графіків руху міського пасажирського транспорту, використання сучасних технологій обслуговування пасажирів (валідаторів) дадуть змогу зменшити час на перевезення, збільшити пропускну спроможність та ефективність пасажирського транспорту, що дасть можливість збільшити попит на користування послугами міського пасажирського транспорту.</p>

Отже, для підтримання та досягнення основних пріоритетів стратегічного розвитку України, а саме Одеського регіону, необхідні чималі інвестиції та проведення комплексної дослідницької компанії, а також залучення спеціалістів впровадження інноваційних рішень у масове використання.

Для правильного визначення стратегії розвитку необхідний комплексний аналіз діяльності підприємства для найбільш ефективного використання його можливостей (аналіз поточних витрат, вплив кредитної та податкової політики [5], оцінювання ефективності інвестицій тощо) насамперед для визначення правильної тарифної політики. Відповідно до статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів [6].

Стратегічний аналіз дає змогу оцінити варіанти майбутнього розвитку підприємства, виявити та подолати проблеми, які заважають цьому розвитку, а найголовніше, прийняти найбільш ефективні управлінські рішення. Нині існує велика кількість інструментів та методів, за допомогою яких можна зробити комплексний аналіз стратегії розвитку підприємства. Саме визначення та вибір оптимальної методики, інструментів, методів є критичними факторами для проведення ефективного та коректного аналізу діяльності підприємств постачальників послуг із перевезення.

Отже, на рис. 3 представлено схему комплексного аналізу підприємств міського пасажирського транспорту для правильного визначення їх стратегії розвитку. Виокремлюємо такі три напрями аналізу:

- поточний стан підприємства;
- ринок пасажирських перевезень;

– тарифна політика підприємства.

Загалом подальша стратегія розвитку міського пасажирського транспорту Одеського регіону має бути спрямована на визначення оптимальної тарифної політики, а одним із пріоритетних напрямів розвитку автомобільного пасажирського транспорту має стати впровадження інтегрованої системи пасажирських перевезень на зразок європейських країн [8]. Ця система характеризується поєднанням у єдине ціле різних транспортних засобів (автобусів, тролейбусів, трамваїв та залізничного транспорту), створенням їх об'єднаного розкладу руху, розширенням тарифної системи та появою «єдиного квитка» [9].

В цьому разі тарифна система є сукупністю певних принципів та закономірностей, на основі яких розраховується тариф на транспортні послуги. Ця система характеризується рівномірністю (однакові тарифні ставки для всіх перевізників), зональністю (позначаються залежно від розміру охопленої площі) та дегресивністю (пропорційне зниження вартості проїзду, за якого пасажири, які подорожують на більш далекі відстані, платять менше, ніж ті, хто подорожує на більш короткі або перетинає менші тарифні зони, незалежно від ціни за кілометр). Отже, під час визначення зон транспортування визначається єдиний тариф як плата за транспортну послугу. При цьому виникають дві основні проблеми цієї системи, такі як правильне визначення зони та розрахунок оптимального тарифу за перевезення.

**Висновки і пропозиції.** Таким чином, тарифна політика має безпосередній вплив на формування стратегії розвитку пасажирських автотранспортних підприємств. При цьому правильно вибрана стратегія розвитку, яка заснована на комплексному аналізі зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства, може в повному обсязі забезпечити всі необхідні передумови для забезпечення розвитку транспортної галузі загалом, підвищення якості та надійності надання транспортних послуг, тобто

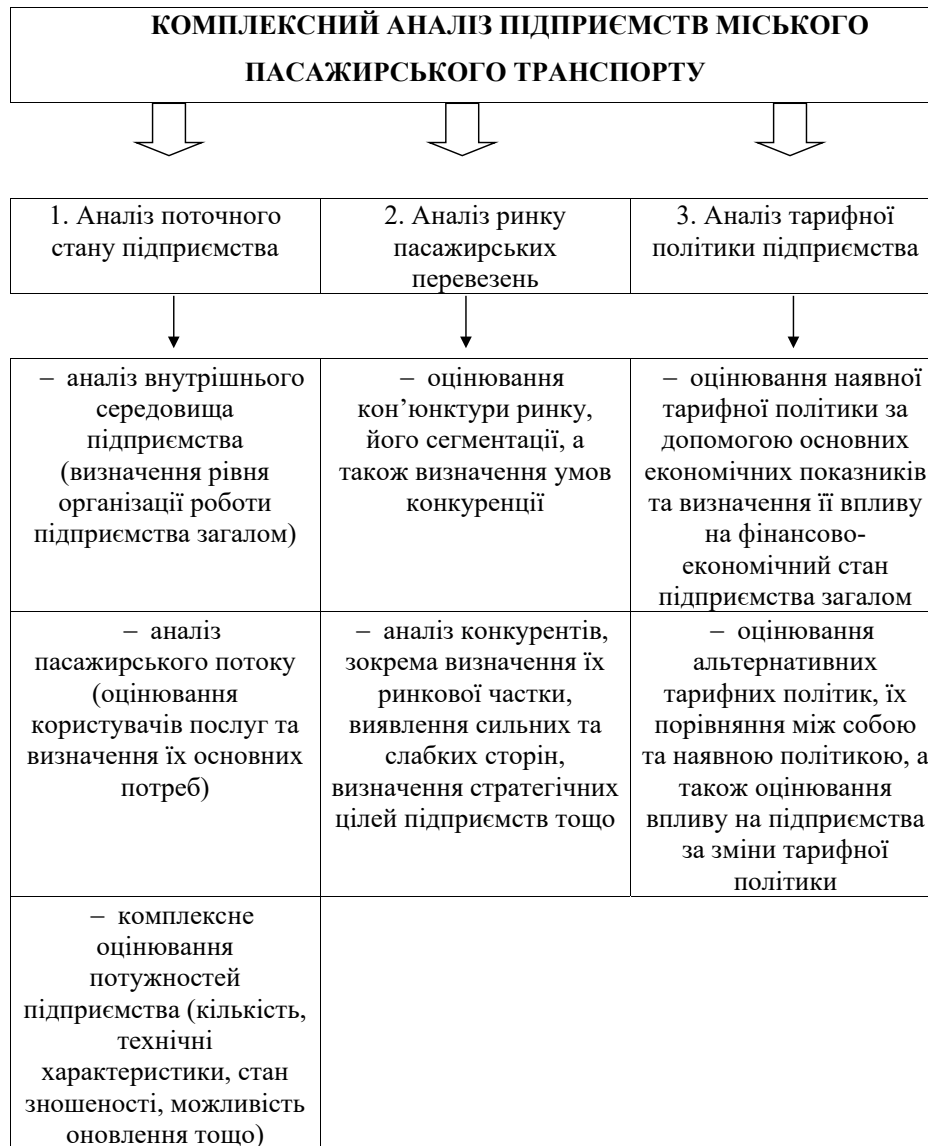


Рис. 3. Комплексний аналіз підприємств міського транспорту

для підтримання та досягнення основних пріоритетів стратегічного розвитку України, а саме Одеського регіону, необхідні чималі інвестиції та проведення комплексного статистичного дослідження, залучення спеціалістів впровадження інноваційних рішень у масове використання. Необхідне покращення механізмів дотацій пільгових послуг транспортним підприємствам. Ця сфера діяльності притаманна державі та регулюється нею, але функціонально виконується приватними підприємствами, тому потреба в програмах співпраці, стимулюванні та підтримки малого та середнього бізнесу є дуже вагомим. Транспорт має важливе соціальне та екологічне навантаження, яким не можна нехтувати. Оцінювання економічної важливості перевезень вимагає категоризації видів впливу, які вона надає.

#### Література:

1. Олійник Л.В., Кузнецова А.П. Методологічні засади формування стратегії розвитку підприємства. *Економіка і організація управління*. 2018. URL: <http://jeou.donnu.edu.ua/article/view/6325/6354> (дата звернення: 07.02.2020).
2. Біловол Р.І. Методологічні підходи до формування політики і стратегії в управлінні підприємством. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія «Економіка»*. 2017. URL: [http://www.economyandsociety.in.ua/journal/10\\_ukr/13.pdf](http://www.economyandsociety.in.ua/journal/10_ukr/13.pdf) (дата звернення: 07.02.2020).
3. Касьян Л.Е. Методичні підходи до визначення сутності стратегічного управління підприємствами. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2015. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu\\_eim\\_2015\\_12\\_23](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_eim_2015_12_23) (дата звернення: 07.02.2020).
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 08.02.2020).
5. Богаченко М.В. Теоретичні аспекти формування тарифної політики міського пасажирського транспорту. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE\\_FILE\\_DOWNLOAD=1&Image\\_file\\_name=PDF/Nvuumevcg\\_2018\\_19\(1\)\\_6.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Nvuumevcg_2018_19(1)_6.pdf) (дата звернення: 07.02.2020).
6. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 08.02.2020).
7. Державна служба статистики. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/08/zb\\_tr2018pdf.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf) (дата звернення: 12.02.2020).

8. Богаченко М.В. Світовий досвід організації міського пасажирського транспорту. *Бізнес-Навігатор*. 2017. Вип. 4-1. С. 21–25. URL: [www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE\\_FILE\\_DOWNLOAD=1&Image\\_file\\_name=PDF/bnav\\_2017\\_4-1\\_6.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/bnav_2017_4-1_6.pdf) (дата звернення: 07.02.2020).
9. Abramovic B., Šipuš D. Tariffing in Integrated Passenger Transport Systems: A Literature Review. 2018. URL: [https://www.academia.edu/38361947/Tariffing\\_in\\_Integrated\\_Passenger\\_Transport\\_Systems\\_A\\_Literature\\_Review](https://www.academia.edu/38361947/Tariffing_in_Integrated_Passenger_Transport_Systems_A_Literature_Review) (дата звернення: 08.02.2020).
4. Ordinance of the Cabinet of Ministers of Ukraine (2018). Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030]. *Official Bulletin of Ukraine*, vol. 52, pp. 533.
5. Bohachenko M.V. (2018) Teoretychni aspekty formuvannia taryfnoi polityky miskoho pasazhyrskoho transport [THE THEORETICAL ASPECTS OF TARIFF POLICY FORMATION OF PUBLIC PASSENGER TRANSPORT]. *Scientific Journal of Uzhgorod National University*, vol. 19, pp. 19–22.
6. Law of Ukraine (2001). Pro avtomobilnyi transport [On Motor Vehicle Transport]. *Information of the Verkhovna Rada of Ukraine*, vol. 22.
7. Derzhavna Sluzhba Statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]. Available at: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/08/zb\\_tr2018pdf.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf) (accessed 12 February 2020).
8. Bohachenko M.V. (2017) Svitovyi dosvid orhanizatsii miskoho pasazhyrskoho transport [World experience of effective organization of urban passenger transport system]. *Business-Navigator*, vol. 4, no. 43, pp. 21–25.
9. Borna Abramovic, Denis Šipuš. (2018) Tariffing in Integrated Passenger Transport Systems: A Literature Review. Available at: [https://www.academia.edu/38361947/Tariffing\\_in\\_Integrated\\_Passenger\\_Transport\\_Systems\\_A\\_Literature\\_Review](https://www.academia.edu/38361947/Tariffing_in_Integrated_Passenger_Transport_Systems_A_Literature_Review) (accessed 08 February 2020).

### References:

1. Oliynyk L.V., Kuznietsova A.P. (2018) Metodolohichni zasady formuvannia stratehii rozvytku pidpriemstva [METHODODOLOGICAL PRINCIPLES OF ENTERPRISE DEVELOPMENT STRATEGY FORMATION]. *Economics and management organization*, vol. 3, no. 31, pp. 118–126.
2. Bilovol R.I. (2017) Metodolohichni pidkhody do formuvannia polityky i stratehii v upravlinni pidpriemstvom [METHODODOLOGICAL APPROACHES TO FORMING POLICY AND STRATEGY IN THE MANAGEMENT OF ENTERPRISES]. *Economy and society*, vol. 10, pp. 65–68.
3. Kasian L.E. (2015) Metodychni pidkhody do vyznachennia sutnosti stratehichnoho upravlinnia pidpriemstvamy [Methodical approaches

**Аннотация.** В статье раскрыта роль транспортной инфраструктуры Одесского региона в рамках развития Украины в целом. Определено понятие «стратегия развития предприятий» как категория. Представлены основные направления развития автомобильного пассажирского транспорта, такие как конкурентоспособная и эффективная транспортная система; инновационное развитие транспортной отрасли и глобальные инвестиционные проекты; безопасный для общества, экологически чистый и энергоэффективный транспорт; беспрепятственная мобильность и межрегиональная интеграция, а также представлена характеристика каждого из них. Предложено внедрение интегрированной системы пассажирских перевозок, которая является сочетанием в единую систему всех видов пассажирского транспорта, внедрением новой единой тарифной системы для пассажирских перевозок, которая характеризуется унифицированностью, зональностью и диверсифицированным уровнем тарифа на перевозку.

**Ключевые слова:** стратегия развития, тарифная политика, пассажирские перевозки, эффективность транспортного обслуживания, транспортные модели обслуживания населения.

**Summary.** In the article the role of Odesa region transport infrastructure in the development of Ukraine as an integrated system is revealed. The concept of “enterprise development strategy” as a category is defined and says that it is aimed at managing the organization’s resources to achieve its goals and objectives. In doing so, the development strategy should include goal setting, competitive environment analysis, internal organization analysis, and evaluation of strategies and interests of all participants in the process. The directions of development of road passenger transport are presented: 1) “competitive and efficient transport system” is characterized of using the best international experience to ensure the development of the transport industry, improve the quality and reliability of the provision of transport and logistics services; 2) “innovative development of the transport industry and global investment projects and safe for the society” is manifested in providing comprehensive innovative development of transport; Main tasks of this area is to improve the legislation and economic mechanism to facilitate the localization of the best innovative technologies for the construction of transport infrastructure, production and renewal of vehicles on the basis of domestic enterprises, in particular to stimulate the development of their foreign economic activity through the establishment of customs privileges; 3) “environmentally friendly and energy efficient transport” appears to bring regulations in line with security regulations and EU directives concerning the accounting requirements for the safe operation of infrastructure and vehicles; 4) “unhindered mobility and interregional integration” is to ensure effective state supervision (control) of the quality of the provision of transport services for the carriage of passengers, and also streamlining the organization and financing of socially important passenger transportation by all types of transport. It is proposed to introduce an integrated system of passenger transportation, which is a combination of a single system of all types of passenger transport, the introduction of a new unified tariff system for passenger transportation, characterized by uniformity, zoning and diversified level of tariff for transportation.

**Keywords:** development strategy, tariff policy, passenger transportation, efficiency of transport services, transport models of public services.