

УДК 338.47

## СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

**І. В. Абрамова, Ю. С. Мельник**

*e-mail: irina79abramova@gmail.com*

Житомирський національний агроекологічний університет,  
бульвар Старий, 7, Житомир, 10008, Україна

*Виявлено проблеми, пов'язані з фінансовим забезпеченням міського пасажирського автотранспорту. Встановлено джерела фінансового забезпечення автотранспортної галузі. Визначено стратегічні орієнтири фінансового забезпечення розвитку міського пасажирського транспорту. Доведено, що без єдиної високоефективної транспортної системи, що забезпечує організовані змішані перевезення у внутрішніх сполученнях, неможливим є нормальний внутрішній товарообмін та інтеграція у міжнародний ринок надання автотранспортних послуг.*

**Ключові слова:** фінансове забезпечення, міський пасажирський транспорт, бюджетне фінансування, тарифи на автоперевезення, пільгове перевезення.

### Постановка проблеми

Розвиток громадського транспорту у містах України наражається на низку проблем, пов'язаних із постійним зростанням тарифів, значною кількістю громадян, що мають право на пільгове перевезення, зношеністю автотранспортних засобів, незадовільним станом доріг тощо. Державна політика в автотранспортній галузі не сприяє її відновленню: відчутим є скорочення обсягів перевезень пасажирів комунальним електротранспортом, громадяни надають перевагу перевезенням малогабаритними автобусами приватних перевізників, діяльність яких спрямована переважно на досягнення комерційного інтересу, а не на реалізацію якісної та безпечної послуги. У цьому контексті питання пов'язане із визначенням стратегічних орієнтирів фінансового забезпечення розвитку міського пасажирського транспорту набуває особливої актуальності.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню проблем транспортних перевезень у містах України, зокрема, методичних підходів до розрахунку тарифів на автотранспортні послуги, формуванню дотаційних фондів на місцевому рівні для забезпечення роботи галузі, адаптації закордонного досвіду розвитку міського автотранспорту присвячені праці Ю. С. Бараша, Ю. О. Давідіча, Д. А. Горового, К. О. Горової, Т.

Г. Затонацької, В. Г. Кухарчика, М. Л. Погребицького та ін. [6, 8, 10, 11]. Попри широке коло досліджень у зазначеному напрямі, питання теоретичного обґрунтування стратегічних орієнтирів фінансового забезпечення розвитку міського пасажирського транспорту потребує більш детального вивчення й визначення.

### Мета, завдання та методика досліджень

Метою дослідження є теоретичне обґрунтування стратегічних орієнтирів фінансового забезпечення розвитку міського пасажирського транспорту та розробка практичних рекомендацій щодо їх реалізації. Завданнями дослідження є наступні: виявити проблеми, пов'язані з фінансовим забезпеченням міського пасажирського автотранспорту; встановити джерела фінансового забезпечення міського пасажирського автотранспорту; визначити стратегічні орієнтири фінансового забезпечення розвитку міського пасажирського транспорту. Теоретичний аналіз порушених в дослідженні питань здійснювався за загальнометодологічною схемою системного підходу. Для вирішення окремих завдань використовувалися методи: абстрактно-логічний, порівняльного аналізу, синтезу, аналогії тощо.

### Результати досліджень

Наразі найбільш дискусійним питанням у сфері фінансового забезпечення міського пасажирського автотранспорту залишається припинення державного фінансування

пільгового проїзду окремих категорій громадян у відповідності зі змінами у Бюджетному кодексі, згідно з якими пільговий проїзд перенесено із категорій витрат, які забезпечуються коштом державного бюджету, до видатків, що можуть здійснюватися з місцевих бюджетів [14]. Місцеві органи влади виявилися неготовими компенсувати приватним та комунальним компаніям витрати, пов'язані із перевезенням пільгових категорій громадян й надавати фінансову підтримку розвитку їх матеріально-технічної бази. Така ситуація обумовлена, по-перше, відсутністю контролю за пасажиропотоком в автотранспорті з боку органів місцевої влади, що не дозволяє об'єктивно оцінити наслідки фінансових витрат транспортної мережі; по-друге, економічно необґрунтованими тарифами на перевезення – більшість транспортних компаній не застосовує єдину методику розрахунку тарифу та зумисно його завищує; по-третє, безквитковий проїзд – водії, які працюють за суміщенням кондукторами в приватному автотранспорті досить часто не надають пасажировиток, що не дозволяє відстежити пасажиропотік.

Згідно з законодавством України, автотранспортні перевізники зобов'язані утримувати понад 26 категорій громадян, які мають право на пільговий проїзд в автобусах міського сполучення і за тим же законодавством мають право на компенсацію збитків за перевезення пільгових категорій пасажирів [12]. Зокрема, ст. 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачає компенсацію витрат від безкоштовних перевезень пільгових категорій пасажирів в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів, а у ст. 37 визначається, що перевізник зобов'язаний перевозити пільгові категорії пасажирів, проте, відповідно до державного замовлення на такі перевезення і при компенсації державою витрат на них [12].

Однак, більшість бюджетів міст регіонального значення впродовж багатьох років недоотримували або зовсім не отримували кошти на фінансування автотранспортних компаній. Основною причиною браку ресурсів на пільговий проїзд у державному бюджеті є не скільки факт їх обмеженості, як не якісні розрахунки розміру необхідних видатків. Тому місцеві органи влади створили власні механізми відшкодування пільгових перевезень. Зокрема,

дозволяють перевізникам застосовувати до пільгових категорій пасажирів нелегітимні тарифи – від 50 до 75 % від основної вартості проїзду, закріплюючи їх відповідними рішеннями виконавчих комітетів або сесій міських рад. Місцеві органи влади низки міст України з 2016 р. застосовують до пільгових категорій громадян тимчасовий перехідний механізм перевезення за окремим графіком, який дозволяє не обмежувати їх права на безкоштовний проїзд.

Донині процес відшкодування збитків перевізникам за пільговий проїзд окремих категорій громадян у громадському транспорті залишається не врегульованим і органи місцевої влади намагаються вирішувати дану проблему самостійно. Сума, яку закладається на компенсацію витрат перевізників, розраховується як вартість однієї поїздки для перевезення запланованої кількості пільгових перевезень. Для проведення таких розрахунків перевізнику необхідно вести чіткий облік пасажирів та кількості поїздок, які вони здійснили. Як наслідок, з міркувань власної вигоди, перевізником у замовленні на пільгові перевезення найчастіше закладаються приблизні і неточні дані.

Для боротьби з необ'єктивними підрахунками з 17 січня 2017 р. набрав чинності Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», який дозволяє органам місцевого самоврядування запроваджувати автоматизовану систему обліку оплати проїзду [9]. Вона дозволяє автоматично у комп'ютерній мережі обраховувати дані про точну кількість здійснених поїздок, у т. ч. пільгових та вирішує проблему маніпуляцій з пільговиками [9]. Проте така система наразі є дорогою для більшості перевізників, тому законом визначено, що комунальні та комерційні компанії повинні отримати фінансування цього проекту з міських бюджетів.

Водночас, запорукою сталого розвитку міст України є вдосконалення систем громадського транспорту з урахуванням вимог сучасності. Стратегія розвитку міського пасажирського транспорту повинна бути спрямована на досягнення високої економічної та соціальної ефективності роботи вітчизняних підприємств громадського транспорту, а також забезпечення

екологічної безпеки міст. Доставка «точно в термін» та «від точки до точки» для пасажирів у сучасному ритмі життя має особливе значення. У пасажирських перевезеннях головною роллю відіграє мобільність мережі, тобто можливість вибору пасажиром виду транспорту залежно від розкладу руху транспортних засобів, загальної тривалості та вартості поїздки, комплексу додаткових послуг по всьому ланцюжку пересування пасажиропотоку.

Основним фактором, який впливає на вибір пасажиром певного маршруту, залишається тривалість та загальна вартість поїздки. Тому всі маршрути мережі повинні мати часову та вартісну характеристики. Не менш важливу роль у виборі маршруту відіграє очікування пасажирського транспорту. Необхідно відзначити, що у ранковий «час-пік» пасажирів переважно обирають ланцюжок з мінімальним часом проїзду та середньою її вартістю, а у вечірній – з середнім часом та мінімальною вартістю.

Поняття комфорту пасажирського транспорту в українських реаліях нерозривно пов'язано з поняттям сервісу. Якщо говорити про сервісне обслуговування, то пасажир може обирати логістичний ланцюжок пересування, який залежить не від двох факторів «ціна – час», а від трьох: «ціна – час – сервіс». При цьому, значення поняття «сервіс» містить основну, супутню та додаткову послуги. Основна послуга – це перевезення пасажирів, пересування для реалізації їх потреби та мети поїздки. Супутніми є послуги, необхідні для того, щоб використовувати основну. Це обслуговування через систему «електронний квиток», кондиціонування повітря у салоні, телебачення тощо. Додатковими вважаються послуги, які додають до основної додаткові вигоди, наприклад, надання безкоштовного Інтернету. Інакше кажучи, перевізник повинен пропонувати пасажиру не тільки переміщення від пункту відправлення до пункту призначення, а і варіанти логістичного ланцюга переміщення за маршрутом «початковий пункт – кінцевий пункт» та увесь спектр послуг, пов'язаний з цим.

Тому пропонуємо модернізувати транспортну мережу у містах України з урахуванням досвіду Європейських країн, де роботу громадського пасажирського транспорту забезпечують Центри транспортних перевезень, які задовольняють потреби населення у якісних

та економічно обґрунтованих транспортних послугах. Створенню таких центрів перевезень повинна передувати низка організаційних заходів, до яких слід віднести:

- перепланування наявних та будівництво нових пасажирських комплексів, а також проектування відповідної інфраструктури пасажирських пристроїв;
- створення Єдиного квитка на всі види транспорту;
- розробка системи управління роботою транспортних засобів, у тому числі «колективне» керівництво;
- створення єдиної інформаційної бази даних для забезпечення роботи центру;
- створення системи контролю за якістю пасажирських послуг.
- До основних функцій Центрів транспортних перевезень слід віднести:
  - збір та обробка інформації, формування вихідних даних, вибір пріоритетних напрямків перевезень;
  - побудова інтегрованих графіків руху для громадського транспорту;
  - організація системи управління роботою транспортних засобів;
  - інформаційне обслуговування пасажирів;
  - оцінка якості обслуговування.

Не менш важливим завданням Центру повинен стати контроль за пільговими перевезеннями та надання відповідної інформації місцевим органам влади. У результаті, майбутня стратегія розвитку міського пасажирського транспорту повинна реалізуватися з дотриманням таких основних принципів: забезпечення доступності пасажирських автотранспортних послуг для всіх верств населення, зокрема осіб з обмеженими фізичними можливостями та малозабезпечених громадян; підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів; створення конкурентного середовища на ринку пасажирських автотранспортних послуг; компенсація з місцевих бюджетів витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій громадян; стимулювання розвитку екологічно безпечних видів транспорту.

Підвищити рівень ефективності роботи громадського транспорту з відповідною фінансовою спроможністю автоперевізників можливо досягти завдяки наступним крокам:

- відновити довіру до громадського транспорту, досягнувши європейського стандарту комфорту для пасажирів;
- вивести з обслуговування зношений малогабаритний громадський транспорт;
- оптимізувати маршрути та рейси, переглянувши наявні;
- ліквідувати пільгову категорію пасажирів в сучасному розумінні безоплатних перевезень, натомість використовувати кошти місцевих бюджетів на цільове фінансування розвитку громадського транспорту;
- запропонувати компаніям-перевізникам дублювати англійською мовою правила перевезення пасажирів, деталізований розклад руху та маршрутну мережу;
- запроваджувати електронні системи платежів не тільки в комунальному, а й у приватному транспорті, що змусить автоперевізників прозоро застосовувати методику розрахунку єдиного тарифу.

#### **Висновки та перспективи подальших досліджень**

Встановлено, що головними завданнями автотранспортних підприємств і організацій, що знаходяться на території України, є повне задоволення потреб користувачів у наданні пасажирських послуг та створення регулярного і постійного пасажирського автосполучення. Важливим етапом, який сприятиме розвитку функціонування громадського транспорту, є впровадження загальнодержавної стратегії розвитку громадського транспорту, застосування європейського досвіду управління рухом міського транспорту з використанням сучасних електронних систем.

Доведено, що без єдиної високоефективної транспортної системи, що забезпечує організовані змішані перевезення у внутрішніх сполученнях, неможливим є нормальний внутрішній товарообмін та інтеграція у міжнародний ринок надання автотранспортних послуг. Наразі в Україні вкрай необхідна взаємодія суб'єктів, що надають автотранспортні послуги й споживачів, органів виконавчої влади на державному та місцевому рівнях. Реалізація цих заходів дозволить підвищити якість перевезень у містах і покращить фінансову спроможність автотранспортних компаній для модернізації та подальшого розвитку.

Перспективи подальших досліджень спрямовані на обґрунтування напрямів розширення фінансової бази міських автоперевізників.

#### **Література**

1. White Paper on transport - European Commission - Europa EU [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/white-paper-illustrated-brochure\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf)
2. Амоша О. І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О. І. Амоша, О. С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010. – № 4. – Т. 6. – С. 179–189.
3. Бюджетний процес 2017: ризики децентралізації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://dt.ua/economics\\_of\\_regions/byudzhetniy-proces-2017-riziki-decentralizaciyi-.html](https://dt.ua/economics_of_regions/byudzhetniy-proces-2017-riziki-decentralizaciyi-.html).
4. В Україні почнуть впроваджувати електронні квитки в транспорті. Як це діятиме [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://tsn.ua/groshi/v-ukrayini-pochnut-vprovadzhuvat-elektronni-kvitki-v-transporti-yak-ce-diyatime-864284.html>.
5. Зарубіжний досвід організації міських пасажирських перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/11122/787.pdf?sequence=3>
6. Затонацька Т.Г. Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід / Т.Г. Затонацька // Економіка: реалії часу. – 2015. – № 1(17). – С. 180–189.
7. Інформація про пасажирські перевезення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/timeline/Avtomobilniy-ta-miskiy-transport.html>.
8. Кухарчик В.Г. Міжнародна торгівля транспортними послугами: сучасний стан / В.Г. Кухарчик // Економічні інновації: зб. наук. пр. – Одеса: ІПРЕД НАН України, 2015. – Вил. 39. – С. 50–57.
9. Обмежень запуску електронного квитка не існує [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portal.lviv.ua/news/2017/10/26/obmezhenn>

zapusku-elektronnogo-kvitka-ne-isnyue-yanika-merilo.

10. Погребицький М. Л. Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень / М. Л. Погребицький // Зб. наук. праць НАДУ при Президентіві України. – 2016. – № 1. – С. 355-365.

11. Погребицький М. Л. Державне регулювання ринку транспортних послуг: автореф. дис. канд. наук держ. упр.: 25.00.02 / М. Л. Погребицький; Гуманітар. ун-т «Запоріж. ін-т держ. та муніцип. упр.». – Запоріжжя, 2007. – 20 с.

12. Про автомобільний транспорт: Закон України № 2344-14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.

13. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09>.

14. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>.

15. Ткаченко А. М. Державне регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України: автореф. дис. д-ра наук з держ. упр.: 25.00.02 / Ткаченко Анатолій Миколайович; Нац. акад. держ. упр. при Президентіві України. – К., 2015. – 32 с.

## STRATEGIC ORIENTERS OF FINANCIAL PROVISION FOR THE DEVELOPMENT OF CITY PASSENGER TRANSPORT

I. Abramova, Yu. Melnik

*e-mail: irina79abramova@gmail.com*

Zhytomyr National Agroecological University,  
Staryi Blvd 7, Zhytomyr, 10008, Ukraine

*Problems connected with financial provision of urban passenger vehicles are revealed. The sources of financial support of the motor transport industry are established. The strategic guidelines for the financial provision of urban passenger transport development are determined. It is proved that without a single high-efficient transport system providing organized combined transport in domestic communications, it is impossible to have a normal*

*domestic commodity exchange and integration into the international market for the provision of motor transport services.*

**Keywords:** *financial security, city passenger transport, budget financing, tariffs for road transportation, preferential transportation.*

## СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

И. В. Абрамова, Ю. С. Мельник

*e-mail: irina79abramova@gmail.com*

Житомирский национальный агроэкологический университет,  
бульвар Старый, 7, Житомир, 10008, Украина

*Выявлены проблемы, связанные с финансовым обеспечением городского пассажирского автотранспорта. Установлены источники финансового обеспечения автотранспортной отрасли. Определены стратегические ориентиры финансового обеспечения развития городского пассажирского транспорта. Доказано, что без единой высокоэффективной транспортной системы, обеспечивающей организованные смешанные перевозки во внутренних сообщениях, невозможен нормальный внутренний товарообмен и интеграция в международный рынок предоставления автотранспортных услуг.*

**Ключевые слова:** *финансовое обеспечение, городской пассажирский транспорт, бюджетное финансирование, тарифы на автоперевозки, льготная перевозка.*