

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У сучасній економічній науці і господарській практиці необхідність впливу держави на ринкову економіку в поєднанні з розвитком самоактивності ринку стає все більш очевидною. Тільки держава здатна подолати так-звані «провали ринку» і ввести економічні процеси в русло поєднання централізованого управління і ринкового саморегулювання.

Це особливо актуально для економіки України. Необхідність в державному регулюванні в умовах ринкового господарства виникає в тих сферах і галузях економіки, які безпосередньо пов'язані з добробутом населення країни, із задоволенням його повсякденних потреб, включаючи транспорт. Дана проблема найбільш гостро стоїть в таких найбільших містах України, як Київ, Одеса, Харків, Дніпро та ін., через те, що всі вони сьогодні зіткнулися з кризовими явищами в сфері функціонування і розвитку міського пасажирського транспорту. Вирішити дану проблему, як показала практика, можна лише на основі вдосконалення державного регулювання процесів, що відбуваються в цій сфері, в поєднанні з посиленням заходів, що проводяться підприємницьким сектором.

У науковій літературі і діючих законодавчо-нормативних актах представлені різні підходи до державного регулювання міського пасажирського транспорту як цілісного системоутворюючого комплексу в складі мегаполісу. При цьому відсутній єдиний, загальноприйнятий зрозумілий апарат. Використовуються такі терміни, як «транспорт загального користування», «громадський транспорт», «міський пасажирський транспорт», «наземний пасажирський транспорт загального користування» та багато інших.

Недостатньо повно висвітлені питання державного регулювання розвитку міського громадського транспорту (МГТ) великого міста з урахуванням позитивного зарубіжного досвіду в даній області, що вимагає спеціальних досліджень. Особливого значення набуває розробка концептуальних підходів до державного регулювання пасажирського транспорту мегаполісу, пошук ефективних механізмів, методів і форм цього регулювання. Сказане і визначило актуальність обраної теми дослідження.

Державне регулювання в сфері пасажирського транспорту міст і міських агломерацій потребує вдосконалення. В сучасних умовах і в перспективі його слід розглядати як необхідну умову забезпечення гармонійного (планомірного і пропорційного) розвитку всього міського соціально-економічного комплексу.

В умовах сучасної України в комплексі заходів державного регулювання першочергове значення має стійке фінансове забезпечення модернізації і розвитку інфраструктури МГТ. Основними напрямками поліпшення фінансового стану МГТ, на нашу думку, є такі:

- підвищення рентабельності підприємств МГТ з використанням одночасно двох важелів: підвищенням виручки (доходів від перевезення пасажирів) і зниженням поточних експлуатаційних витрат;
- пошук додаткових джерел фінансування за рахунок зниження податків, надання субсидій з бюджетів різних рівнів і т.п.;
- залучення до розвитку інфраструктури МГТ приватного сектора.

Вважаємо, що недостатньо використовуються внутрішні резерви підвищення якості транспортного обслуговування населення в мегаполісах, що є напрямом для поліпшення координації роботи різних видів транспорту і їх комплексного розвитку з використанням принципів державно-приватного партнерства. Система органів державної влади, відповідальних за організацію транспортного обслуговування населення, інституційно не оформлені і потребують більш жорсткої регламентації заходами нормативно-правового характеру, як от розподіл прав, відповідальності та ризиків між державою і приватними інвесторами.

Також потребує вдосконалення методологічна база, на якій повинна ґрунтуватися система соціальної підтримки малозабезпечених верств міського населення. У разі переходу підприємств МГТ на самофінансування і самоокупність потрібно впровадження на міські пасажирські перевезення вищих тарифів. Суспільно доцільна величина планово-розрахункового пасажирського тарифу повинна встановлюватися адресно, з урахуванням виду, транспортної послуги та її якості. Це дозволить знизити дотаційну (соціальну) компоненту в тарифній ставці, але уникнути цього в найближчі роки навряд чи можливо.

Державне регулювання має поширюватися на розробку стратегічних орієнтирів перспективного розвитку міського пасажирського транспорту мегаполісу не менше ніж на 10-15 років вперед із забезпеченням високої швидкості, доступності, комфорту, надійності і безпеки сполучень. При цьому масовий міський громадський пасажирський транспорт повинен користуватися безперечним пріоритетом.

Отже, система державного регулювання МГТ повинна мати багатовимірний характер і охоплювати всі основні напрямки впливів на транспортний комплекс - нормативно-правове, соціальне, економічне, екологічне, технічне і фінансове, що знаходяться в тісному взаємозв'язку. При обґрунтуванні проектів і програм розвитку транспортної інфраструктури міст слід враховувати не тільки фінансові результати їх реалізації, а й вплив па якість життя міського населення. Цей вплив можна оцінити не безпосередньо, а непрямо шляхом введення в розрахунки показників витрат часу на пересування, щільність мережі маршрутів МГТ, кількість населення рухомого складу та ін.