

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ СУЧАСНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ

В умовах трансформації сучасних економічних процесів відхід від вертикального фінансування та контролю у сфері громадського транспорту зумовлює необхідність забезпечення своєрідної рівноваги між соціальною виправданістю збиткових перевезень та економічною життєздатністю суб'єктів надання транспортних послуг. При цьому протягом тривалого часу в Україні неврегульованим залишається процес відшкодування збитків перевізникам за пільговий проїзд окремих категорій громадян у громадському транспорті. Суму, яку закладають на компенсацію витрат перевізників, розраховують як вартість однієї поїздки для перевезення запланованої кількості пільгових перевезень. Для проведення таких розрахунків перевізнику необхідно вести чіткий облік пасажирів та числа поїздок, які вони здійснили. Як наслідок, з міркувань власної вигоди, перевізники у замовленнях на пільгові перевезення найчастіше закладають приблизні і неточні дані. Водночас погіршуються соціальні стандарти якості пасажирських перевезень за такими показниками, як наповненість транспортного засобу, забезпечення міським електротранспортом та автобусами великої місткості, регулярність руху. Понад 15 років експлуатують 92 % трамваїв, 78 % вагонів метро, 63 % тролейбусів, понад 25 років – 58,9 % пасажирських залізничних вагонів. Відтак, підприємства громадського пасажирського транспорту характеризуються збитковістю, внаслідок низького рівня тарифів, недостатньої компенсації з бюджету витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів; неефективності системи збору виручки від міських та приміських перевезень на пасажирському транспорті загального користування.

Підвищення рівня ефективності діяльності громадського транспорту з наявною фінансовою спроможністю автоперевізників стає можливим за умов: відновлення довіри до громадського транспорту із досягненням європейського стандарту комфорту для пасажирів; виведення із обслуговування зношеного малогабаритного громадського транспорту; оптимізації маршрутів та рейсів; збільшення обсягу цільового фінансування розвитку громадського транспорту за рахунок коштів місцевих бюджетів; широкого запровадження електронної системи платежів, що змусить автоперевізників прозоро застосовувати методику розрахунку єдиного тарифу[1]. Разом з тим, у окремих регіонах держави використовують різноманітні види інвестиційної підтримки громадського транспорту: надання відшкодування з міського бюджету перевізникам за перевезення пільгових категорій громадян; оновлення рухомого складу тролейбусів та реконструкція тролейбусної інфраструктури за

рахунок міського бюджету; залучення коштів Державного фонду регіонального розвитку на умовах співфінансування для будівництва тролейбусної лінії; пошук кредитної допомоги міжнародних фінансових інституцій; залучення інвестицій для оновлення зупинок громадського транспорту та впровадження електронного квитка; створення умов для інвестування приватних автоперевізників в оновлення рухомого складу міських автобусів та встановлення системи GPS-моніторингу.

Міністерство інфраструктури планує до кінця 2020 року підписати угоду з Європейським інвестиційним банком про виділення 200 млн. євро на розвиток міського громадського транспорту України. Водночас ЄБРР виділить 50 млн. євро кредиту на закупівлю вагонів для київського метро. У рамках цього проекту планується забезпечити міста сучасним екологічним транспортом, оновити парки трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також вагони метрополітену міських комунальних підприємств.

В Україні напрямки реформування наявної транспортної мережі закладаються транспортною стратегією України до 2030 року, якою визначається: розвиток транспортної інфраструктури; оновлення рухомого складу транспорту; покращення інвестиційного клімату; забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг; інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем тощо. Згідно із планом заходів на 2019-2021 роки в рамках реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, на міські ради відповідних міст покладено обов'язок розробки концепцій розвитку громадського транспорту міста. В стадії реалізації перебуває також проект «Міський громадський транспорт України» - фінансова угода між Україною та ЄІБ. Ця угода передбачає реалізацію 21 проекту з розвитку міського пасажирського транспорту в 11 містах України. ЄІБ погодив виділення фінансування на загальну суму 176,2 млн. євро, які після проведення тендерних процедур будуть спрямовані на придбання понад 500 одиниць транспорту для комунальних підприємств Запоріжжя, Києва, Луцька, Львова, Одеси, Сум, Тернополя, Харкова та Чернігова [2].

За даними Євростату, в європейських країнах на громадський транспорт витрачають в середньому 2% ВВП. Ці витрати включають витрати на адміністрування, регулювання, будівництво та технічне обслуговування транспортної інфраструктури. Цей показник є середнім по країнах Євросоюзу, однак деякі міста витрачають на розвиток громадського транспорту понад третину свого бюджету. Так, у 2016 році на громадський транспорт у столиці Польщі Варшави виділили 4,4 млрд. злотих (близько 26 млрд. грн.). Це становило 30% бюджету міста. З них 2,7 млрд. злотих (17,6 млрд. грн.) було направлено на оплату транспортної роботи. Ці гроші отримали перевізники за повноцінну і вчасно надану послугу перевезення пасажирів. При цьому форма власності не має значення – це можуть бути як комунальні, так і приватні підприємства. Завдяки цьому для мешканців 1,7-мільйонної Варшави доступні понад 1500 автобусів, які щодня працюють на 172 денних маршрутах, 42

приміських маршрутах і 43 нічних. На 26 трамвайних лініях працює понад 400 вагонів. До системи громадського транспорту Варшави входять і залізничні перевезення – на 4 лініях міської електрички працює 28 потягів[3].

Таким чином, важливе значення для держави має впровадження європейського досвіду фінансового забезпечення розвитку громадського транспорту, зокрема: субсидії мають передаватися громадському транспорту за умови одночасного проведення глобальної політики, спрямованої на контролювання користування особистими автомобілями; плату за проїзд доцільно встановлювати органам, що надають субсидії; податки та збори на громадський транспорт і дороги на місцевому рівні необхідно розглядати як цільовий вид податку: доходи мають надходити в мультимодальний транспортний інвестиційний фонд, контрольований на місцевому рівні; альтернативою наявній тенденції до приватизації громадського транспорту можуть бути як партнерство держави і приватного сектору, так і концесія на надання послуг громадського транспорту.

Список використаних джерел

1. Круп'як І. Напрями підвищення якості транспортних послуг в сучасних умовах. Конкуренентоспроможність вітчизняних підприємств-надавачів послуг громадського транспорту: актуальні проблеми та європейський досвід їх вирішення: збірник тез доповідей I Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених з міжнародною участю, 19 квітня 2018 р. Тернопіль: ТНЕУ, С. 57-59.
2. План заходів на 2019-2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL : <https://mtu.gov.ua/projects/193/>
3. Як працює і скільки коштує громадський транспорт у Європі. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2020/03/17/skilky-koshtuye-komfortnyj-gromadskyj-transport-dlya-kyyeva/>