***Електронний журнал «Державне управління: удосконалення та розвиток» включено до переліку наукових фахових видань України з державного управління (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 1643 від 28.12.2019). Спеціальність – 281.***

***Державне управління: удосконалення та розвиток. 2024. № 12.***

**DOI: http://doi.org/10.32702/2307-2156.2024.12.21**

**УДК 352:354.71**

*Р. Г. Чуприна,*

*викладач відокремленого структурного підрозділу*

*«Київський фаховий коледж міського господарства»,*

*Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського*

*ORCID ID: https://orcid.org/0009-0006-0921-2941*

# КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ МІСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

*R. Chupryna,*

*Lecturer of the Separate Structural Unit "Kyiv Professional College of Urban Economy", V.I. Vernadsky Tavrida National University*

# CONCEPTUAL PRINCIPLES FOR IMPROVING STATE POLICY FOR THE DEVELOPMENT OF URBAN TRANSPORT SYSTEMS

*Удосконалено концептуальні засади вдосконалення державної політики розвитку міських транспортних систем, а саме: підвищення рівня взаємодії державних та місцевих органів виконавчої влади; реформування системи технічного регулювання; удосконалення фіскальної політики; удосконалення*

*законодавства; удосконалення механізмів ліцензування та сертифікації суб'єктів, продукції та послуг; удосконалення тарифно-цінового регулювання на окремих видах діяльності; підвищення ефективності контрольно-наглядової діяльності (механізму правозастосування); створення єдиної системи планування розвитку та модернізації на основі використання індикаторів соціально-економічного розвитку та методів прогнозування обсягів перевезень; створення сприятливого клімату та стимулювання фінансових інститутів для інвестування; розвиток малого та середнього бізнесу; залучення приватного капіталу у формі державно-приватного партнерства.*

*Визначено, що в якості організаційно-правової основи міської транспортної системи доцільно закріпити принцип солідарної відповідальності міста та підприємств, який виражається в наступному: міські адміністрації розглядають та затверджують перспективні та поточні плани розвитку мереж міської транспортної системи, визначають потреби у перевезеннях, контролюють виконання договорів та якість перевезень, координують роботу різних видів міського транспорту; підприємства міської транспортної системи несуть повну відповідальність за організацію перевезень на маршрутах, утримання та ремонт рухомого складу, доріг (шляхів) контактної мережі, дотримання вимог безпеки та регулярності руху.*

*Встановлено, що при формуванні перспективної фінансово-економічної моделі функціонування міської транспортної системи держава покликана вирішувати наступні завдання: виключити створення невиправданих конкурентних переваг для одних операторів перед іншими; скоротити монопольні сфери діяльності з поступовим заміщенням прямого державного регулювання (у тому числі за допомогою встановлення тарифів) ринковими методами регулювання (у тому числі методами антимонопольного регулювання та контролю); під час субсидування окремих видів діяльності забезпечити перехід від покриття збитків транспортних операторів до закупівлі транспортних послуг або до адресної компенсації витрат споживачів транспортних послуг.*

*Виділено основні особливості інституту державно-приватного партнерства стосовно міських транспортних систем: об'єднання можливостей держави та приватного бізнесу для спільного надання соціально значимих послуг та реалізації соціально значущих проектів; збереження об'єкта ДПП (залежно від джерела інвестицій у створення цього об'єкта) у державній чи приватній власності; пряме регулювання діяльності єдиного оператора транспортних послуг там, де неможливий чи недоцільний розвиток конкурентного середовища; прозорість відносин держави з приватним сектором та конкурентність у виборі комерційних контрагентів.*

*The conceptual principles of improving the state policy for the development of urban transport systems have been improved, namely: increasing the level of interaction between state and local executive bodies; reforming the technical regulation system; improving fiscal policy; improving legislation; improving mechanisms for licensing and certification of entities, products and services; improving tariff and price regulation in certain types of activity; increasing the efficiency of control and supervision activities (law enforcement mechanism); creating a unified system for planning development and modernization based on the use of socio-economic development indicators and methods for forecasting transportation volumes; creating a favorable climate and stimulating financial institutions for investment; developing small and medium-sized businesses; attracting private capital in the form of public-private partnerships.*

*It has been determined that as an organizational and legal basis for the urban transport system, it is advisable to establish the principle of joint and several liability of the city and enterprises, which is expressed in the following: city administrations consider and approve prospective and current plans for the development of urban transport system networks, determine transportation needs, monitor the implementation of contracts and the quality of transportation, coordinate the work of various types of urban transport; urban transport system enterprises are fully responsible for organizing transportation on routes, maintaining and repairing rolling stock, roads (paths) of the contact network, complying with safety requirements and regularity of traffic.*

*It has been established that when forming a prospective financial and economic model for the functioning of the urban transport system, the state is called upon to solve the following tasks: to eliminate the creation of unjustified competitive advantages for some operators over others; to reduce monopoly areas of activity with the gradual replacement of direct state regulation (including through the establishment of tariffs) with market methods of regulation (including methods of antitrust regulation and control); when subsidizing certain types of activities, ensure a transition from covering losses of transport operators to purchasing transport services or to targeted compensation of costs of transport service consumers.*

*The main features of the institution of public-private partnership in relation to urban transport systems are highlighted: combining the capabilities of the state and private business for the joint provision of socially significant services and the implementation of socially significant projects; maintaining the PPP object (depending on the source of investment in the creation of this object) in state or private ownership; direct regulation of the activities of the single operator of transport services where the development of a competitive environment is impossible or inappropriate; transparency of relations between the state and the private sector and competitiveness in the selection of commercial counterparties.*

***Ключові слова:*** *державна політика розвитку, державно-приватне партнерство, міські транспортні системи.*

***Keywords:*** *public development policy, public-private partnership, urban transport systems.*

***Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.***

Створення сучасної державної політики розвитку міських транспортних систем продовжує залишатися актуальним і багатоаспектним завданням, вирішення якого, як показує досвід, найчастіше відстає від змін зовнішнього та внутрішнього середовища, вимагаючи розробки спеціальних механізмів у руслі

стратегій доцільних змін. Міській транспортній системі насамперед необхідна реформа механізмів регулювання, управління та фінансування. Тоді надходження інвестицій може стати природним наслідком такої реформи. Законодавство при цьому має охопити в одному документі усі головні питання, що визначають правовий та організаційно-управлінський статус підприємств.

***Аналіз останніх досліджень і публікацій.***

Нині в умовах ринкової системи господарювання підвищився інтерес до економічних досліджень проблем інституційних змін у міській транспортній системі. Проблемами розвитку міської транспортної системи в умовах ринкової економіки займалися багато сучасних вчених. Великий внесок у цій галузі зробили: А. Гронлунд, Т. Мужанова, Н. Кунанець, Г. Охріменко, І. Суша, Л. Побоченко та ін. У літературі досить повно висвітлені питання сучасного стану ринку транспортних послуг. Проте деякі проблеми державного регулювання міської транспортної системи опинилися поза сферою досліджень. Так, за рамками наукових досліджень залишилося питання концептуальних засад вдосконалення державної політики розвитку міських транспортних систем.

***Формулювання цілей статті (постановка завдання).*** Провести аналіз та визначити напрями вдосконалення державної політики розвитку міських транспортних систем.

***Виклад основного матеріалу дослідження.***

В якості організаційно-правової основи міської транспортної системи доцільно закріпити принцип солідарної відповідальності міста та підприємств, який виражається в наступному:

- міські адміністрації розглядають та затверджують перспективні та поточні плани розвитку мереж міської транспортної системи, визначають потреби у перевезеннях, контролюють виконання договорів та якість перевезень, координують роботу різних видів міського транспорту;

- підприємства міської транспортної системи несуть повну відповідальність за організацію перевезень на маршрутах, утримання та ремонт рухомого складу, доріг (шляхів) контактної мережі, дотримання вимог безпеки та регулярності руху.

Вітчизняний та зарубіжний досвід переконують у тому, що головним важелем впливу на фінансове становище виробників транспортних послуг є узгоджена державна податкова та інвестиційна політика. Необхідні не окремі, розрізнені заходи (підвищення тарифів, скасування пільг, дотації у порядку благодійності тощо), а продумана комплексна програма оздоровлення всієї міської транспортної системи.

Зусилля повинні спрямовуватись як на підвищення виручки (доходів від перевезення пасажирів), так і на зниження поточних експлуатаційних витрат. Водночас, як показує практика, можливості підвищення виручки підприємствами нині дуже обмежені. Прагнення підвищити рівень тарифів (слід за зростанням інфляції), скасувати пільги на проїзд, посилити боротьбу з безквитковим проїздом не дають поки що задовільних результатів. Навіть при найсприятливішому результаті можна розраховувати лише на деяке зниження рівня збитковості міського транспорту, але не на повне подолання. Те саме слід сказати і про такий захід, як зниження завантаження транспорту в годину «пік» зсувом у часі початку робочого дня в різних організаціях.

Можливості зниження поточних експлуатаційних витрат підприємствами міської транспортної системи є. Але є певний граничний їх рівень, нижче якого витрати опускатися що неспроможні. Гак, найбільш ефективний спосіб економії на витратах експлуатації - збільшення інтервалів і зниження швидкості руху транспортних засобів. Практично в більшості випадків це означає погіршення якості транспортного обслуговування населення, а воно й так впало сьогодні, до гранично низького рівня. На сьогодні немає і єдиного інституційного вирішення проблеми міського транспорту, прийнятного всім міст. Однак існують численні приклади того, які труднощі виникають за відсутності координації діяльності

різних відомств чи взаємодії між ними, а також у тому випадку, якщо не розроблено деяких загальних принципів зняття інституційних перешкод на шляху до реальної інтеграції. Завдання координації у сфері міської транспортної системи може полегшити чітке законодавче розмежування відповідальності за різними рівнями влади – державної, регіональної та міської.

Юридично оформлені інституційні механізми особливо необхідні у випадках, коли межах однієї території до вирішення транспортних проблем причетні різні відомства. Успішне функціонування, скажімо, автотранспортного комплексу в мегаполісі залежить від злагодженості роботи органів виконавчої влади, підприємств та організацій: державних та комерційних перевізників, ремонтних заводів, автозаправних станцій, автовокзалів та автостанцій, підприємств матеріально-технічного постачання, дорожніх служб тощо. Управління автотранспортним комплексом складається з кількох рівнів: на маршруті (оперативне диспетчерське управління перевезеннями), лише на рівні перевізника (планування і облік транспортної роботи), лише на рівні органів місцевого самоврядування (організація та управління пасажирськими перевезеннями), лише на рівні мегаполісу загалом відповідним департаментом міської державної адміністрації.

Основою регулювання процесів пасажирських перевезень, особливо на транспорті загального користування, фінансування якого здійснюється з бюджету міста, є інформація про планові та фактичні показники транспортної роботи перевізників, а правильність управлінських рішень залежить від достовірності первинної інформації. Відповідно, для підвищення ефективності керування транспортним комплексом на рівні мегаполісу необхідно забезпечити достовірність первинної інформації про виконану транспортну роботу, а також доступність до первинних даних всіх структур, які забезпечують транспортний процес.

Назріла необхідність створення ефективно функціонуючої міської інформаційної системи у сфері транспорту. Вищий рівень управління – органи державної влади. На цьому рівні вирішуються завдання організації централізованого управління перевезеннями на єдиній базі з можливістю ефективного обміну даними між диспетчерськими та інформаційними системами різних міністерств та відомств, забезпечення координації дій транспортних та інших підрозділів міських служб під час виконання функціональних завдань.

Функції регулювання пасажирських перевезень у мегаполісі мають бути покладені на організацію (державну установу), яка адміністративно буде незалежною від перевізників. У цій установі має концентруватися вся первинна інформація про роботу транспорту мегаполісу, зібрана за допомогою технічних засобів, достовірність якої буде незалежною від людського фактора. На державну установу управління пасажирськими перевезеннями мегаполісу доцільно покласти такі основні функції:

- формування показників планової роботи та розкладів руху рухомого складу на маршрутній мережі мегаполісу;

- фіксація фактичної роботи рухомого складу та оперативне диспетчерське управління рухом на всій маршрутній мережі мегаполісу;

- підготовка звітів про роботу рухомого складу на лінії для покриття витрат перевізників із бюджету (за роботу на соціальних маршрутах).

В основу транспортної політики держави в міській транспортній системі загалом має бути покладено принцип поділу державних функцій регулювання галузі та виконання господарських функцій. При цьому держава, скорочуючи свою участь як суб'єкт підприємницької діяльності в конкурентних секторах ринку транспортних послуг, повинна підвищувати ефективність позагалузі свого регулювання на транспорті, спрямовуючи його на підвищення якості обслуговування та зниження громадських витрат, пов'язаних з транспортною діяльністю.

При формуванні перспективної фінансово-економічної моделі функціонування міської транспортної системи держава покликана вирішувати наступні завдання:

- виключити створення невиправданих конкурентних переваг для одних операторів перед іншими;

- скоротити монопольні сфери діяльності з поступовим заміщенням прямого державного регулювання (у тому числі за допомогою встановлення тарифів) ринковими методами регулювання (у тому числі методами антимонопольного регулювання та контролю);

- під час субсидування окремих видів діяльності забезпечити перехід від покриття збитків транспортних операторів до закупівлі транспортних послуг або до адресної компенсації витрат споживачів транспортних послуг.

Удосконалення державної політики розвитку міських транспортних систем має охоплювати, на наш погляд, низку концептуальних засад, а саме:

- підвищення рівня взаємодії державних та місцевих органів виконавчої влади;
- реформування системи технічного регулювання;
- удосконалення фіскальної політики;
- удосконалення законодавства;
- удосконалення механізмів ліцензування та сертифікації суб'єктів, продукції та послуг;
- удосконалення тарифно-цінового регулювання на окремих видах діяльності;
- підвищення ефективності контрольно-наглядової діяльності (механізму правозастосування);
- створення єдиної системи планування розвитку та модернізації на основі використання індикаторів соціально-економічного розвитку та методів прогнозування обсягів перевезень;

- створення сприятливого клімату та стимулювання фінансових інститутів для інвестування;
- розвиток малого та середнього бізнесу;
- залучення приватного капіталу у формі державно-приватного партнерства.

Одним із перспективних напрямів підвищення ефективності державної політики розвитку міських транспортних систем є залучення приватного капіталу у формі державно-приватного партнерства (ДПП). Механізм ДПП, окрім іншого, дозволяє подолати обмежені можливості фінансування інфраструктурних проектів. За допомогою використання механізму ДПП можна оптимізувати розподіл ризиків між державою та приватним сектором, налагодити ефективний контроль за використанням бюджетних коштів. Слід мати на увазі й такі переваги механізму ДПП, як розподіл зобов'язань державного та приватного секторів, стійкий характер їхньої взаємодії, право власності на активи та розподіл прибутку.

Виділимо основні особливості інституту державно-приватного партнерства стосовно міських транспортних систем:

- об'єднання можливостей держави та приватного бізнесу для спільного надання соціально значимих послуг та реалізації соціально значущих проектів;

- збереження об'єкта ДПП (залежно від джерела інвестицій у створення цього об'єкта) у державній чи приватній власності;

- пряме регулювання діяльності єдиного оператора транспортних послуг там, де неможливий чи недоцільний розвиток конкурентного середовища;

- прозорість відносин держави з приватним сектором та конкурентність у виборі комерційних контрагентів.

Для розвитку системи державно-приватного партнерства на пасажирському транспорті мегаполісу, особливо його наземної частини, на наш погляд, необхідно змінити фінансові умови функціонування міського транспорту, які на даний час у своїй доходній частині базуються на занижених із соціальних причин тарифах та бюджетних дотаціях. Це обмежує можливості ДПП, роблячи його привабливим

для приватних структур лише у сфері комерційних перевезень за ринковими ланцюгами (таксі, зокрема маршрутні).

На нашу думку, у систему управління міським пасажирським транспортом слід запровадити комплексне державне замовлення на створення сприятливих та конкурентоспроможних умов перевезень пасажирів за видами транспорту, обумовивши у цьому замовленні як досягнення конкретних параметрів якостей та обсягу перевезень, так і величину оплати за проїзд за її досягнення. При цьому пасажирський транспорт повинен поступово переходити від дотаційної фінансової системи до фінансової системи, орієнтованої на повну окупність і прибуток, що відповідає суспільно-нормальним умовам господарювання, який до того ж може бути збільшений за рахунок отримання синергетичного ефекту, що породжується ефективним регулюванням транспорту.

Зауважимо, що наша пропозиція не обмежує держзамовлення на об'єкти транспортної інфраструктури (держзамовлення в цій галузі мають традиційний характер), а націлені на організацію та фінансування за їх допомогою саме якісних та кількісних умов діяльності пасажирського транспорту мегаполісу в цілому. У запропонованому підході бюджетні дотації, якщо в них виникне необхідність, свідчать про неефективну роботу транспорту, в той час як в існуючих умовах наявність дотацій ще не говорить про недостатню ефективність транспорту, оскільки їх причиною може бути завищення (щодо економічно виправданого рівня) тарифів на пасажирські перевезення з соціальних причин.

Ще одним варіантом подолання дотаційного підходу до фінансування пасажирського транспорту та досягнення ним комерційно прийнятного рівня рентабельності (що принципово важливо для розвитку державно-приватного партнерства) є підвищення тарифів на пасажирські перевезення до ринкового рівня з наданням усім малозабезпеченим верствам населення адресних дотацій на покриття транспортних витрат. Однак цей варіант менш кращий з низки причин. По-перше, орієнтація тарифів на максимально можливий ринковий рівень, без

їхнього держрегулювання, призведе, з одного боку, до їх значного підвищення, а з іншого, - до різкого скорочення пропозиції транспортних послуг через їхню надмірну дорожнечу. До того ж, це стане ще одним стимулом до розширення користування індивідуальним автомобільним транспортом. А це, у свою чергу, вступає в суперечність з можливостями пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі мегаполісу.

По-друге, встановлення тарифів на рівні, що балансується між комерційними претензіями перевізників та їх соціально прийнятним рівнем, означає компроміс між свободою ринку та його державним регулюванням виходячи з необхідності вирішення соціальних завдань, що (але має крену у бік соціальних обмежень тарифу) послаблює економічну зацікавленість приватних підприємств та організацій у системі державно-приватного партнерства.

По-третє, пропонований порядок є програмно-цільовим підходом до розвитку фінансових відносин на міському пасажирському транспорті, тоді як підхід, заснований на ринково вільному встановленні транспортних тарифів, пов'язані з грошовими компенсаціями підвищених транспортних витрат бідним верствам населення.

По-четверте, сама система соціальних компенсацій високих тарифів за транспортні послуги в принципі не може бути налагоджена належним чином через вкрай нерівномірне користування послугами транспорту жителями міста (наприклад, один незаможний працює поряд з будинком, а інший - добирається до роботи трьома видами транспорту ), так і наявності у дуже значної частини населення тіньових доходів на рівні, що робить громадян заможними.

Механізм державно-приватного партнерства в Україні знаходиться на стадії свого розвитку, тоді як у всьому світі він уже набув поширення завдяки широким можливостям співробітництва держави та приватного сектору. Розвиток ДПП у транспортній системі України стримується низкою чинників, до яких, з погляду, слід зарахувати такі :

- не вироблено механізмів оцінки прийняття та контролю виконання відповідних угод;

- відсутні органи, які спеціально уповноважені на виконання необхідних функцій на міжвідомчому рівні;

- не реалізується принцип «єдиного вікна» під час укладання угод.

Застосування міській транспортній системі ДПП має забезпечити:

- зниження навантаження на бюджет за рахунок залучення приватних коштів та перекладання частини витрат на користувачів (комерціалізації надання послуг);

- можливість здійснення суспільно значимих проектів, малопривабливих для традиційних форм приватного фінансування, і навіть швидше освоєння інвестицій;

- концентрацію уваги державних органів на найбільш властивих їм функціях;

- підвищення ефективності проектів за рахунок участі в них приватного бізнесу, як правило, більш ефективного на ринку, ніж державні інституції;

- скорочення державних ризиків за рахунок перекладу частини ризиків проекту на приватного партнера;

- можливість залучення найкращих управлінських кадрів, техніки та технологій;

- підвищення якості послуг, що надаються.

Для ефективного ДПП у міській транспортній системі необхідна активніша, порівняно з іншими галузями, участь держави, оскільки:

- соціально-економічна результативність проектів зазвичай значно перевищує прямі фінансові вигоди оператора об'єкта транспортної інфраструктури;

- рівень платоспроможного попиту в порівнянні з необхідними витратами нс викликає інтерес у потенційних інвесторів;

- для проектів у сфері транспортної інфраструктури характерні висока фондомісткість та тривалі терміни окупності.

Стратегія державно-приватного партнерства у міській транспортній системі у якості пріоритетів має передбачити вирішення двох головних завдань:

1. Забезпечення доступності міських транспортних послуг. Це завдання має два аспекти – економічний та організаційний. Економічна доступність забезпечується обґрунтованістю тарифу та наданням пільг (або компенсації) для окремих категорій населення. Організаційна доступність передбачає можливість отримання послуги там і в тому вигляді, як це необхідно населенню.

2. Забезпечення безпеки перевезень, що полягає у комплексному вирішенні питань підтримки транспортних засобів у технічно справному стані, дотримання вимог до кваліфікації водіїв, контролю за режимом їх праці та відпочинку, дотримання правил дорожнього руху, забезпечення безпечних дорожніх умов, зберігання транспортних засобів відповідно до вимог безпеки.

Основний акцент у вирішенні вищезгаданих завдань має бути зроблено на розробку механізмів регулювання та контролю. Необхідно зробити прозорою та зрозумілою як для органів, що встановлюють тарифи, так і для населення методику розрахунків витрат та обґрунтування тарифів. Існуючі методики розроблені для комунальних транспортних підприємств та мало підходять для приватних перевізників.

У новій методиці, на наш погляд, слідує:

- відобразити положення про необхідність проведення паспортизації регулярних маршрутів міського пасажирського транспорту; паспорт повинен складатися за єдиною формою та містити повний перелік якісних та кількісних характеристик кожного маршруту; для кожного автобусного маршруту слід вибрати раціональний тип транспортного засобу (автобус особливо великої, великої, середньої чи малої місткості);

- відповідно до галузевих методичних матеріалів зробити розрахунок планової нормативної собівартості транспортної роботи на 1 автогодину по кожному маршруту в розрахунку на раціональний транспортний засіб;

- на основі регулярного обстеження пасажиропотоку розрахувати собівартість перевезення одного пасажира за кожним з маршрутів;

- визначити розрахунковий тариф кожного маршруту з урахуванням оподаткування та регульованого нормативу рентабельності; розрахунковий тариф повинен відповідати такій величині плати за проїзд, що забезпечує рівну вигідність перевезення пасажирів для перевізників, які обслуговують відповідний маршрут;

- розрахувати середньозважений (за значенням загального пасажиропотоку на відповідному виді транспорту) тариф, який відшкодовує витрати перевізників щодо кожного виду транспорту та забезпечує регулярну дохідність перевезень;

- затвердити тариф на перевезення пасажирів за видами транспорту на підставі розрахунків, що надаються адміністрацією міста, з обов'язковим проведенням їх аудиторської перевірки; у разі, якщо тариф затверджується на рівні нижче запропонованого адміністрацією, наводяться розрахунки величини компенсацій з міського бюджету, які повинні затверджуватись одночасно з прийняттям тарифу; при цьому індекс зростання тарифу не має перевищувати індекс зростання реальних доходів населення.

У якості періоду для розрахунку тарифу приймається рік. Підставою для дострокового підвищення тарифу є наявність однієї чи кількох із наступних умов:

- зміна економічних умов господарської діяльності перевізників (цін на матеріали, енергоресурси та ін.);

- поява нових нормативно-правових актів, що впливають на умови господарської діяльності.

Розрахунок собівартості транспортної роботи на 1 автогодину повинен проводитися на основі діючих галузевих методичних матеріалів за такими статтями витрат:

а) заробітна плата водіїв та кондукторів;

б) відрахування на соціальні потреби;

в) витрати автомобільне паливо чи енергію для електротранспорту;

г) мастильні та інші експлуатаційні матеріали;

д) технічне обслуговування та експлуатаційний ремонт транспортних засобів;

е) знос та ремонт автомобільної гуми;

ж) амортизація рухомого складу;

з) витрати на утримання колійного, енергетичного господарства та асфальтобетонне покриття трамвайних колій (для електротранспорту);

і) загальногосподарські витрати.

Забезпечення безпеки пасажирських перевезень при цьому має розглядатися як пріоритетне завдання. Особливу увагу викликає ситуація із підтримкою транспортних засобів у технічно справному стані. Так, наприклад, якщо в міському транспорті м. Києва існує необхідна матеріально-технічна база, хоча багато в чому морально і технічно застаріла, але це дозволяє виконувати комплекс робіт з технічного обслуговування та ремонту, то більшість автоперевізників не має власної технічної бази обслуговування, ремонту та зберігання. Відповідно, не дотримуються вимог щодо контролю транспортних засобів та медичного огляду водіїв при виході на лінію, нс забезпечуються вимоги щодо дотримання режиму праці та відпочинку водіїв.

Вихід із ситуації бачиться у необхідності реалізації наступних заходів:

а) використання майнових комплексів комунальних автопарків як сертифікованих та атестованих Центрів технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів; при цьому автопарки передаються в оренду приватним

підприємцям на умовах пільгової орендної плати, з зобов'язаннями та виконанням встановлених обсягів робіт для приватних перевізників, які обслуговують міські маршрути; на Центри покладається обов'язок проведення технічного контролю транспортних засобів та медичного огляду водіїв перед виходом на лінію;

б) застосування Центрами єдиних тарифів на послуги, визначених на основі затвердженої КМДА методики формування тарифів;

в) включення до умов допуску приватних перевізників до роботи на маршрутах обов'язкового використання ними послуг сертифікованих та атестованих підприємств зберігання, технічного обслуговування та ремонту; приватні перевізники можуть використовувати власну матеріально-технічну базу хропіння і ремонту, якщо вона відповідає вимогам, що висуваються.

Повертаючись до механізму державно-приватного партнерства, слід сказати, що основний принцип його реалізації повинен полягати у формуванні такого ділового середовища для перевізників різних форм власності, яке базувалося б на незмінних і зворотних умовах і вимогах і спонукало їх до довгострокового співробітництва. Пріоритетним завданням є розробка нормативно-правової бази, що забезпечує чітко законодавчо обумовлений розподіл характерів, відповідальності та ризиків між державою та приватними інвесторами, а також визначення пріоритетних сфер застосування механізму державно-приватного партнерства у міській транспортній системі.

Державі, на наш погляд, необхідно розробити та реалізувати комплекс заходів, спрямованих на:

• вдосконалення норм законодавства, що регулюють питання оформлення прав власності на державне майно транспортної галузі, а також користування земельними ділянками організаціями транспортного комплексу;

• проведення розумної приватизації майна транспортної галузі з урахуванням цілей та завдань транспортної стратегії;

• облік особливостей міської транспортної інфраструктури при встановленні умов використання державного майна, наданого на оплатній основі землевідведення та землекористування.

***Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.***

Отже, вирішення проблем оптимального функціонування та подальшого розвитку міського пасажирського транспорту мегаполісів країни (як важливе загальнодержавне соціально-економічне завдання) має перебувати під контролем експертної ради, яка для цього має усі необхідні інтелектуальні та організаційно-економічні ресурси і можливості.

## Література

1. Ільченко Д.А. Механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Вісник ОНУ ім. І. І. Мечникова. 2017. № 22. С. 14-21.

2. Мороз О.В. Закордонний досвід організації транспортного обслуговування населення в містах. Економічний аналіз. 2013. № 12. С. 222–225.

3. Мужанова Т.М. «Розумне місто» як інноваційна модель управління. Економіка. Менеджмент. Бізнес. 2017. № 2. С. 116–122.

## References

1. Ilchenko, D.A., (2017), “Mechanism of state regulation of the passenger road transport complex”, Visnyk ONU im. I. I. Mechnykova, vol. 22, pp. 14-21.

2. Moroz, O.V., (2013), “Foreign experience in organizing transport services for the population in cities”, Ekonomichnyy analiz, vol. 12, pp. 222-225.

3. Muzhanova, T.M., (2017), “Smart City” as an innovative management model”, Ekonomika. Menedzhment. Biznes, vol. 2, pp. 116-122.

*Стаття надійшла до редакції 30.11.2024 р.*