

*DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-471-9-55>*

## **“GREEN RENEWAL” OF TRANSPORT OF UKRAINE**

### **«ЗЕЛЕНЕ ВІДНОВЛЕННЯ» ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Попри продовження бойових дій на значній території України відновлення транспорту та транспортної інфраструктури вже відбувається. Це в повній мірі стосується й міського громадського транспорту. Відповідальні особи все частіше приймають рішення на користь так званого «зеленого відновлення» галузі. В науковій літературі з'являється все більше статей на цю тему, однак спостерігається недостатня їх кількість, де в зв'язку з цим згадується про сталу міську мобільність. Традиційно до складу міської мобільності входить а) транспортна інфраструктура – автошляхи, вся система електропостачання та електроспоживання транспорту, вело-інфраструктура, яка включає в себе також комплекс по обслуговуванню засобів мікромобільності, зупинки, місця парковок, підземні та надземні пішохідні переходи й т. ін. та б) транспортні послуги – транспортні перевезення, послуги громадського транспорту та таксі, каршерінг, послуги з оренди засобів мікромобільності.

Міський громадський транспорт був і залишається важливою складовою функціонування економіки будь-якого міста, отже впливає на велику кількість її показників. Від розвитку міської мобільності залежить привабливість бізнесу, житла, місць відпочинку, освітніх закладів та закладів культури.

Оновлення міської мобільності означає, що в українських містах з'являється не лише нові транспортні засоби та оновиться транспортна інфраструктура, а й будуть впроваджені електронні системи оплати, раціоналізується маршрутна мережа, будуть узгоджені розклади руху всіх видів громадського транспорту, засоби мікромобільності вирішать проблему «останньої милі», відбудеться нарешті повна цифровізація галузі. Транспортні засоби, що будуть придбані, мають використовувати лише двигуни на електричній тязі, які крім піклування про міське атмосферне повітря, зменшують рівень шуму на міських вулицях. Оновлені трамвайні колії, також зменшують рівень шуму від трамваїв в русі, зменшують рівень вібрації за рахунок її поглинання спеціальними конструкціями рейкових шляхів, зводять практично до 0 рівень

блукаючих токів, що пошкоджують підземні металеві споруди чи частини споруд.

Звертаючись до системи управління транспортом, слід зазначити, що у світі триступінчата структура управління зарекомендувала себе з найкращої сторони. Вона включає в себе:

- перша ступінь – місцева влада, що ставить цілі та визначає політику громадського транспорту, узгоджує ціну за проїзд;

- друга ступінь – управління транспорту, що керує глобальними транспортними питаннями, як то вибір та закупівля транспортних засобів, черговість ремонтів та реконструкцій, коригування маршрутів, а також відповідає за розрахунок за виконану транспортну роботу, збір оплати за проїзд та здійснює всі види контролю;

- третя ступінь – транспортні підприємства, що надають послуги.

На наш погляд, питання щодо тарифів на транспортні послуги повинні поступово спуститися з першої на другу та третю ступені.

Брак фінансування – серйозна проблема для втілення сталої міської мобільності. Для України вбачається вважливим подальший розвиток концепції інвестиційного фінансування. Тобто необхідно винайти такий інвестиційний інструмент, щоб вкладання коштів (громадян чи юридичних осіб) в міський громадський транспорт було виправданим ризиком. Можливо треба перерозподілити зібрані податки і мита (плата за паркування, податки на пальне, штрафи за порушення ПДД, податки на транспортні засоби, податки на «розкіш», податки на землю тощо) в сторону підтримки сталої роботи громадського транспорту. Тоді можна буде «боротися» з всеохоплюючими негативними зовнішніми наслідками роботи громадського транспорту – затори на дорогах, забруднення міського повітря, змінення клімату та зменшити кількість ДТП.

Якісний громадський транспорт не в змозі сам покривати свої витрати за рахунок оплати за проїзд, від здачі в оренду приміщень та транспортних засобів, зборів від розміщення реклами. Державні та місцеві субвенції, фінпідтримка та відшкодування плати за проїзд всіх категорій пільговиків обґрунтовані високими соціоекономічними вигодами та мають впливати на збільшення кількості громадян, що вирішили використовувати громадський транспорт в якості альтернативи власним автомобілям. Тобто, чим більше коштів буде в розпорядженні підприємств громадського транспорту, тим більш привабливим він має стати, змінивши старі методи управління.

Пріоритети щодо використання способу переміщення (рис. 1) потрібно розставляти, базуючись на впливі мобільності на економічні та соціальні сфери життя суспільства.

Також необхідно підтримувати вітчизняних виробників всього спектру транспортних технологій: від ІТ-застосунків до виробників великих транспортних засобів, а також інженерні та будівельні організації, що спеціалізуються на транспортних технологіях та транспортній інфраструктурі з акцентом на зелену мобільність. Такий підхід підтримує економічний ріст, придасть економіці трансформаційний поштовх та створить нові робочі місця.



**Рис. 1. Пріоритети щодо вибору способу переміщення при застосуванні «зеленого відновлення» транспорту України**

Наприкінці вважаю за потрібне надати список законодавчих актів України та документів Євросоюзу, в яких приділено багато уваги щодо набуття Україною сталої міської мобільності та запровадження програм «зеленого відновлення» міського громадського транспорту нашою державою [1–10].

### Література:

1. Трансформація сталої мобільності. URL: <https://transformative-mobility.org/%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F-%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D1%97-%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%96/>
2. Five surprising benefits of public transportation. URL: <https://blog.ptvgroup.com/en/city-and-mobility/five-surprising-benefits-of-public-transportation/>
3. Ініціатива ЄС «Ukraine Facility». URL: <https://me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=8f36a2d9-9611-4bff-8fa9-474da62bd28d&tag=PlanUkraini>
4. Про схвалення Плану України. Розпорядження Кабінет Міністрів України № 244-р від 18 березня 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/244-2024-%D1%80#Text>
5. Європейська економічна комісія ООН випускає Посібник зі стійкої міської мобільності та просторового планування, щоб допомогти стимулювати екологічне відновлення міст. URL: <https://unece.org/pep/press/unece-launches-handbook-sustainable-urban-mobility-and-spatial-planning-help-steer-cities>
6. Загальноєвропейська Програма по транспорту, довкіллю та охороні здоров'я. URL: [https://unece.org/DAM/env/documents/2017/THE\\_PEP/1514504\\_R\\_ECE\\_ENV\\_NONE\\_2014\\_4\\_WEB.pdf](https://unece.org/DAM/env/documents/2017/THE_PEP/1514504_R_ECE_ENV_NONE_2014_4_WEB.pdf)
7. Інформаційний центр ЗПТНКОЗ. URL: <http://www.thepep.org/CHWebSite/>

8. Більш ефективний розвиток за рахунок переходу до нових, екологічно чистих, безпечних, сприятливих для здоров'я та інклюзивних мобільностей та транспорту. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2023-03/THE%20PER%20Brochure%20RUS%20v05.pdf>

9. Методика економічної оцінки впливу на здоров'я пішохідного та велосипедного руху. URL: <http://www.heatwalkingcycling.org/>

10. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>