

Котіна Г. М.

*кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів,
голова Ради молодих вчених
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7783-866X>

Степура М. М.

*кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів
голова Наукового товариства студентів, аспірантів, докторантів
та молодих вчених
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5881-5411>

Мороз Д. О.

*магістр з фінансів
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»*

МОДЕЛІ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ВЕЛИКОГО МІСТА: ВІТЧИЗНЯНА ПРАКТИКА ТА ОСОБЛИВОСТІ ОКРЕМИХ КРАЇН

Анотація

У статті розглянуто основні моделі фінансового забезпечення транспортної інфраструктури. Систематизовано основні наукові підходи, проблеми та моделі фінансування транспортної інфраструктури у великому місті. Досліджено особливості формування транспортного попиту столиці України (м. Києва) останніх років та засади його фінансування. Визначено дискусійні положення в трактуванні тарифу та одиниці транспортної роботи в нормативно-правових актах України. Зроблено висновок, що система відносин між комунальними транспортними підприємствами (операторами громадського транспорту) та містом потребує перегляду через значний рівень дотаційності публічного транспорту столиці за високого рівня пасажирообігу. Основним викликом, що сьогодні стоїть перед Україною як учасницею міжнародної мобільності, визначено завершення реформування транспортної сфери, яке має здійснюватися у напрямі європейської ліберальної політики та бути тісно пов'язаним з імплементацією директив ЄС щодо транспорту та автономності міст.

Вступ

Система публічного транспорту у великому місті спрямована на покриття зростаючої потреби населення у мобільності та створення конкурентоспроможної альтернативи перенасиченому руху особистого транспорту [1]. Транспорт виступає основою територіального поділу праці, а також робить можливими територіальні взаємозв'язки [2]. Транспортна інфраструктура підтримує ефективне функціонування усіх сфер діяльності міст, а також є однією з характеристик рівня життя населення [2]. Головним завданням задля досягнення мобільності населення виступає створення інтегрованої системи, що поєднує різні види транспорту.

В останні роки у світі спостерігається перехід від застосування субсидіювання до збільшення значення проєктного інвестування для забезпечення регіонального розвитку, зокрема транспортної інфраструктури. У 26 із 30 країн, опитаних для регіонального спостереження Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) у 2016 р., звітували про використання саме інвестиційних інструментів для досягнення цілей політики регіонального розвитку, серед яких транспорт виступає найбільшим пріоритетом для великих міст (у 21 з 25 опитаних країн) [3].

Наукові основи географії транспортної інфраструктури зародилися у Німеччині на початку ХХ ст. [2]. У той час предметом вивчення «географії сполучень» виступало розміщення шляхів у просторі залежно від природних умов [2]. Теорію та практику математичних розрахунків будівництва шляхів сполучення започаткували В. Гаррісон, Б. Беррі, Д. Мобл, Д. Ніст'юен [2].

Група аналітиків Intelligence Unit журналу The Economist розглядає транспортну інфраструктуру елементом безпеки урбанізованого середовища (разом з інформаційною безпекою, безпекою здоров'я, безпекою осіб) і під час формування індексу безпечних міст світу розглядає безпеку міської інфраструктури як одну з чотирьох складових частин безпеки [4].

Ураховуючи актуальність та багатоаспектність дослідження систем і моделей фінансового забезпечення транспортної інфраструктури у світовій теорії та практиці, *метою* нашого дослідження є аналіз існуючого механізму фінансування публічного транспорту великого міста в Україні з одночасним пошуком дискусійних положень у нормативній площині та методів його вдосконалення. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі *завдання*: дослідити особливості механізму фінансового забезпечення транспортної інфраструктури м. Києва та сусідніх європейських столиць; визначити перспективи розвитку транспортної інфраструктури м. Києва в частині зміни тарифної політики з урахуванням позитивної світової практики.

Для вирішення поставлених завдань використано загальнонаукові та спеціальні методи пізнання, зокрема у процесі дослідження було використано методи кількісного аналізу економічних показників

(спостереження, порівняння, групування, структурування та узагальнення), статистичні методи дослідження. Також були використані методи теоретичного узагальнення (у розв'язанні проблемних питань); графічний та табличний методи (для наочності представлення матеріалу). Дослідження побудоване на даних національної та зарубіжної статистики, а також даних, наведених у місцевих та національних бюджетних програмах розвитку, фінансовій звітності комунальних підприємств транспортної сфери, стратегії розвитку міста Києва, стратегічному плані столиці та звітах про виконання бюджету міста на відповідний рік.

Розділ 1. Підходи до фінансування транспортної інфраструктури у світі

Систематизуючи наукові підходи до стратегій модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, науковцями виокремлено три теоретичні підходи:

а. ліберальний (до 30-х років ХХ ст.) – мінімальна участь держави: проєктне фінансування, саморегулювання (державна передає керівні повноваження громадській організації та приватному сектору);

б. патерналістський (із 30-х по 70-ті роки ХХ ст.) – державне управління та контроль: державне фінансування; провідна роль державних інститутів;

с. комбінований (із 70-х років дотепер) – поєднання державних та приватних інститутів у керуванні та фінансів: залежність від ступеню конкуренції у сфері транспорту;

д. одним з основних механізмів проведення виступає ДПП [5].

На сучасному етапі міжнародними транспортними організаціями проводиться промоція використання ліберального підходу: у сфері повітряного транспорту провідна роль належить Міжнародній організації цивільної авіації (ІСАО), регулювання залізничного транспорту ініціюється Міжнародною торговельною палатою (ІСС). Це пояснюється тим, що ліберальна політика у сфері транспорту спрямовується на: дозвіл створювати нові транспортні організації; припинення субсидування та пільгового кредитування; пом'якшення вимог до якості та безпеки; звільнення тарифів та цін зі сфери соціального ціноутворення; легітимізація конкурентних стратегій, які за інших обставин вважаються незаконними (злиття, поглинання, вертикальна інтеграція, стратегічні альянси) [5].

На противагу даному тренду в умовах існуючого емпіричного досвіду на рівні окремих країн найчастіше застосовується саме комбінований підхід через активну участь держави у ролі: власника і провайдера транспортної інфраструктури (державна власність та/або обслуговування державними організаціями); регулятора функціонування транспортної інфраструктури; джерела підтримки процесів інвестування та формування необхідних інституціональних умов функціонування транспортної інфраструктури [5].

Особливості моделей фінансування транспортної інфраструктури, які застосовуються у світовій практиці, зазначено у табл. 1.

Вибір однієї із зазначених моделей проводиться не шляхом визначення найдешевшого джерела фінансування, а залежить від комплексної системи факторів: загальної вартості проекту; розміру власних ресурсів; прогнозованої ефективності діяльності; доступності запропонованих джерел; співвідношення прогнозованої якості послуг та ціни на них [6].

Слід зазначити, що державне інвестування може вплинути на процес розвитку через взаємозв'язок із бізнес-інвестуванням: зростання державних інвестицій може призвести як до збільшення, так і до зменшення обсягів приватних інвестицій. Державні витрати на інфраструктуру та дослідження можуть створити сприятливі умови, що спонукатимуть приватний сектор збільшити обсяги інвестицій, та, навпаки, державні інвестиції можуть «виштовхнути» приватні інвестиції, замінити їх та самостійно задовольнити потребу в інвестуванні. Ще одним з інструментів впливу держави на обсяги інвестицій приватного сектору є зменшення їхньої норми прибутку. У науковій літературі існують суперечливі погляди стосовно впливу державних інвестицій на фіксовані інвестиції приватного сектору (Сен та Кая, 2013; Ерден та Голькомб, 2005) [7].

У роботі Де Латхауера «Сценарії транспортної інфраструктури Європи: планування та фінансування» викладено засади становлення транс'європейської транспортної мережі ЄС, однією з яких виступає допоміжна роль ЄС: відсутність промоції та прямого проектного управління – лише роль каталізатору шляхом заохочення інвестицій в інфраструктурні проекти, організація фінансових та технічних досліджень та, у крайньому разі, забезпечення незначної недостатньої частити у системі фінансування [8]. Якщо у минулому увага зосереджувалася лише на окремих складниках транспортної мережі (залізницях, дорогах, річкових шляхах тощо), то цього разу основною метою запровадження політики транс'європейського зв'язку було створення полімодального підходу, який включає усі види транспорту в інтегрований механізм [8]. За ситуації, що склалася у 90-х роках ХХ ст., бюджетні ресурси ЄС та країн-учасниць були неспроможні задовольнити потрібні розміри інвестицій для запровадження такого грандіозного проекту, тому участь інвесторів приватного сектору відігравала найвизначнішу роль у реалізації політики. Загальний розмір інвестицій на запровадження 68 ідентифікованих проектів у десяти країнах становив близько 10 млрд євро за такими напрямками: 75% – дороги; ~20% – залізниці; 5% – порти та навігація; >1% – авіація та проекти урбанізації [8].

Моделі фінансування транспортної інфраструктури у світі

№	Модель	Особливості
1	Державна власність та управління	<ul style="list-style-type: none"> – Держава несе усі ризики, пов'язані з реалізацією проєкту – Фінансові ресурси держави та/або залучені ресурси приватного сектору (інфраструктурні облигації, інвестиційні кредити, податкові кредити тощо) – Податки та збори, дохід від плати використовуються на покриття витрат обслуговування та виплату узятих кредитів/запозичень
2	Державна власність та приватний оператор на умовах концесії	<ul style="list-style-type: none"> – Приватний оператор несе усі ризики проєкту – Стартовий капітал та подальша потреба у фінансах забезпечується концесієдавцем – Дохід від плати використовуються на покриття витрат обслуговування та виплату узятих кредитів/запозичень
3	ДПП	<ul style="list-style-type: none"> – Аллокація ризиків між державою та приватними інвесторами (наприклад, держава несе ризики попиту, а приватний сектор – ризики будівництва) – Фінансові ресурси приватного сектору (іноді комбіновано держави та приватного сектору), у тому числі власний капітал, кредитні ресурси та емісія цінних паперів – Дохід від плати використовуються на покриття витрат обслуговування та виплату узятих кредитів/запозичень, податків/зборів, пов'язаних зі специфікою проєкту
4	Проєкт приватного сектору	<ul style="list-style-type: none"> – Приватний сектор володіє/орендує землю – Приватний власник/оператор будує та обслуговує власну інфраструктурну установу – Фінансові ресурси виключно приватного сектору – Дохід від плати та інвестиційних дохід використовуються на покриття витрат обслуговування та виплату узятих кредитів/запозичень

Джерело: складено за матеріалами [6]

Приватне фінансування на той час виглядало магічним рішенням проблеми фінансового забезпечення сфери транспортної інфраструктури, що було історично підтверджено побудовою Євротунелю та автомагістралей в Італії й Франції [8].

У даній науковій праці було також визначено декілька важливих моментів: розрив між потребами та наявними ресурсами у сфері інфраструктури існує та не зникне за мить; у процесі реалізації завжди існує розрив між найбільш пріоритетними проєктами та проєктами, готовими до реалізації у короткостроковій перспективі; кожне вдосконалення у сфері шляхів призводить до підвищення швидкості

руху, що, своєю чергою, передбачає зниження безпеки на дорогах, яка має бути врахована заздалегідь; підвищення швидкості руху призводить до економії часу, значимість якої хоча й є істотною, однак залежить від пропускнув можливості кордонів (час простою на пунктах контролю) [8].

Розділ 2. Фінансове забезпечення транспортної інфраструктури столиці України: реалії та проблематика

Місто Київ є одним з основних транспортних вузлів України. Зосередження великої кількості населення зумовлює розвиток міського громадського пасажирського транспорту, повноцінна реалізація можливостей якого є неможливою без відповідного рівня для сучасної європейської столиці розвитку транспортної інфраструктури. Майбутнє Києва тісно пов'язане з його ефективним економічним розвитком, однією з необхідних умов якого є розвиток його транспортної інфраструктури та його фінансового забезпечення. Міською цільовою програмою розвитку транспортної інфраструктури міста Києва передбачено розвиток міста у напрямі зміни структури використання транспорту у місті від пріоритету використання приватного автотранспорту до громадського транспорту [9].

Диспропорції існуючої інфраструктури в місті Києві склалися внаслідок принципової зміни структури галузевої зайнятості населення, після переходу України від планово-адміністративної економіки до ринкових відносин утворився значний дисбаланс у системі розселення між правобережною та лівобережною частинами міста: 36,3% населення міста (1,05 млн осіб) проживає у лівобережних районах, при цьому в них розташовано лише 18,2% загальної кількості робочих місць; основна кількість робочих місць сконцентрована в адміністративно-діловому ядрі міста [9].

Зазначений дисбаланс утворює щоденну трудову маятникову міграцію між правобережною та лівобережною частинами міста Києва, що понаднормово перевантажує автомобільні мостові переходи через р. Дніпро – найбільш перевантажені ділянки вулично-магістральної мережі [9]. У зв'язку із зазначеними проблемами однією з основних цілей міської цільової програми було визначено оптимізацію транспортного попиту, подану в табл. 2. У 2018 р. 28,6% домогосподарств у місті Києві мали автомобіль [10].

У Києві функції громадського транспортування виконують комунальні підприємства, зокрема КП «Київський метрополітен» та КП «Київпастранс». За рахунок збору плати за проїзд підприємствами міського громадського транспорту покривається менше половини їхніх експлуатаційних витрат на перевезення, також негативно впливає на фінансовий стан підприємств міського електричного транспорту неврегульованість ринку міських пасажироперевезень: приватні автотранспортні перевізники дублюють маршрути міського електротранспорту, відбираючи платоспроможних пасажирів [11].

Показники оптимізації транспортного попиту м. Києва

Індикатор	Роки				
	2019	2020	2021	2022	2023
Коефіцієнт використання автомобіля (коефіцієнт)	0,74	0,7	0,66	0,62	0,58
Розподіл поїздок за видами транспорту (modal split) (% пішоходи / % вело / % ГТ / % автомобіль)	33,4/2/37 /27,2	33/3/ 37/27	32,80/3,4/ 37/26,8	32,6/3,8/ 37/26,6	32,4/ 4,2/37/26,4

Джерело: складено за матеріалами [9]

За таких умов у процесі виконання нерентабельних, але соціально важливих завдань збитки підприємств міського громадського транспорту (зокрема, КП «Київський метрополітен» та КП «Київпастранс») зростають, а тому фінансове забезпечення їхньої діяльності має велике суспільне значення [11].

Отже, звертаючи увагу саме на місто Київ, високий рівень дотаційності публічного транспорту столиці за високого рівня пасажирообігу потребує перегляду системи відносин, що склалися між комунальними транспортними підприємствами та містом, якнайменше у двох напрямках: по-перше, забезпечити прозорий розрахунок економічно обґрунтованих тарифів на проїзд, що дасть змогу наблизити транспорт до рівня беззбитковості; по-друге, розробити систему альтернативних джерел фінансового забезпечення [12].

Місцеві органи влади потребують формування достатньої бази фінансових ресурсів на основі власних надходжень. Дотації та субсидії є головним джерелом доходів місцевого рівня (59,8%), хоча цей показник більший за його середнє значення в країнах – членах ОЕСР (37,7%). Субвенції в Україні здебільшого спрямовані на освіту, охорону здоров'я та соціальний захист. На місцевому рівні податки становлять лише 30% доходів в Україні, що значно менше середнього показника країн – членів ОЕСР – 44%, тарифи й збори становлять лише 6,3% доходів, а податок на нерухомість – 3,7%. Акумуляовані шляхом збільшення обсягу надходжень ресурси можливо було б спрямувати на розширення фінансування ремонту й модернізацію міської інфраструктури [3]. У столиці України склалася дещо інша ситуація: оскільки Київ є головним економічним центром країни, питома вага податкових та неподаткових надходжень у складі доходів бюджету міста вища за середній рівень – за останні п'ять років вище 70%, а роль міжбюджетних трансфертів (зокрема субвенцій), відповідно, нижча (табл. 3).

З рис. 1 бачимо, що видатки на транспорт та транспортну інфраструктуру з бюджету столиці за п'ять останніх років зросли більше ніж на 10 відсоткових пунктів у відношенні до доходів бюджету. У 2019 р.

спостерігається порушення тенденції збільшення видатків на транспорт та транспортну інфраструктуру на користь негативного коливання. Ураховуючи постійне зростання доходів бюджету з року в рік, можна зробити висновок, що збільшення видатків на транспорт та транспортну інфраструктуру є стрімкішим за зростання доходів бюджету міста Києва.

Місцеві та регіональні органи управління країни-сусіда Польщі мають три головні джерела доходів: доходи із власних джерел, дотації, що зазвичай спрямовані на фінансування освіти, та цільові трансферти на виконання конкретних проектів. Залежно від рівня врядування структура цих трьох джерел може бути різною: гміни/громади мають найбільшою мірою сформовані бюджети за рахунок власних доходів, округи/повіти загалом залежать від трансфертів, а воєводства/регіони мають найменшу частку суми бюджету [3]. У Польщі державно-приватні партнерства (ДПП) відіграють невелику роль на місцевому й регіональному рівнях: на регіональному рівні – 15 проектів, на муніципальному рівні сформовано приблизно 100 ДПП. Основний формат ДПП у Польщі – концесія, що регулюється законом про концесії у сфері громадських робіт і надання публічних послуг. Слід зазначити, що діяльність структурних фондів ЄС робить формат ДПП менш привабливим як основний інструмент фінансування [3].



Рис. 1. Доходи бюджету міста Києва та видатки з нього на транспорт та транспортну інфраструктуру, млн грн

Джерело: складено за матеріалами [13]

Зважаючи на все зазначене вище, ДПП має й свої недоліки: однією з розповсюджених проблем у процесі реалізації проектів на основі ДПП є той факт, що приватні інвестори отримують норму прибутку вищу за державну облігаційну ставку, хоча більшість ризиків несе саме державний сектор [14]. Задля пом'якшення такої особливості було створено декілька підходів до калькуляції співвідношення якості та ціни (Value for Money), які, своєю чергою, здебільшого зосереджуються лише на фінансовому аспекті, залишаючи інші важкі для розрахунку фактори без уваги (наприклад, соціальний ефект) [14].

Структура доходів бюджету м. Києва, грн

Найменування	2015		2016		2017		2018		2019	
	Виконано за звітний період (рік)	Питома вага	Виконано за звітний період (рік)	Питома вага	Виконано за звітний період (рік)	Питома вага	Виконано за звітний період (рік)	Питома вага	Виконано за звітний період (рік)	Питома вага
Усього доходів без урахування міжбюджетних трансфертів	22 178 203 894,20	70,06%	29 268 232 572,91	75,65%	35 004 048 567,88	71,78%	41 734 493 193,36	73,05%	48 531 108 923,84	78,00%
Податкові надходження	15 624 913 136,25	49,36%	24 730 589 551,57	63,92%	30 122 281 338,57	61,77%	36 483 792 971,46	63,86%	44 016 055 221,91	70,74%
Податки на доходи, податки на прибуток, податки на збільшення ринкової вартості	9 667 494 588,75	30,54%	14 017 479 601,76	36,23%	17 653 789 682,91	36,20%	22 871 895 412,11	40,03%	28 140 858 221,38	45,23%
Місцеві податки	4 904 499 121,96	15,49%	8 653 559 730,93	22,37%	9 726 305 239,75	19,95%	11 536 302 776,06	20,19%	13 894 990 010,03	22,33%
Податок на майно	2 950 501 083,93	9,32%	5 493 108 288,50	14,20%	5 545 847 090,93	11,37%	5 984 821 353,41	10,48%	6 880 037 656,34	11,06%
Неподаткові надходження	5 937 905 882,31	18,76%	4 104 396 536,93	10,61%	4 416 485 185,29	9,06%	4 708 141 640,80	8,24%	4 081 538 187,97	6,56%
Доходи від власності та підприємницької діяльності	94 563 780,12	0,30%	98 030 159,63	0,25%	61 128 391,12	0,13%	46 640 280,06	0,08%	39 861 549,10	0,06%
Адміністративні збори та платежі, доходи від некомерційної господарської діяльності	464 183 598,26	1,47%	532 888 632,03	1,38%	604 802 136,96	1,24%	659 739 505,45	1,15%	641 385 521,80	1,03%
Власні надходження бюджетних установ	5 026 902 148,88	15,88%	2 871 618 809,77	7,42%	2 650 889 389,98	5,44%	3 459 456 329,68	6,06%	3 083 585 473,89	4,96%
Доходи від операцій з капіталом	352 847 847,10	1,11%	133 309 033,13	0,34%	173 735 441,14	0,36%	239 505 387,18	0,42%	114 470 221,41	0,18%
Офіційні трансферти	9 475 757 965,30	29,94%	9 418 931 832,60	24,35%	13 761 057 354,53	28,22%	15 396 419 271,45	26,95%	13 688 467 418,49	22,00%
Дотації	0,00	0,00%	2 813 400,00	0,01%	5 810 800,00	0,01%	100 212 300,00	0,18%	53 808 800,00	0,09%
Субвенції	9 475 757 965,30	29,94%	9 416 118 432,60	24,34%	13 755 246 554,53	28,21%	15 296 206 971,45	26,77%	13 634 658 618,49	21,91%
Усього	31 653 961 859,50	100,00%	38 687 164 405,51	100,00%	48 765 105 922,41	100,00%	57 130 912 464,81	100,00%	62 219 576 342,33	100,00%

Джерело: складено за матеріалами [13]

Потреба у транспортних послугах визначається замовником на основі постійного вивчення попиту на пасажироперевезення із застосуванням погоджених із перевізником методик та врахуванням специфіки транспортних послуг [15]. Таким чином, якщо плата за задоволення потреби частково або повністю за рахунок публічних коштів (зокрема, державного та/або місцевих бюджетів), то запланована та виконана робота набуває основних характеристик суспільного блага: забезпечується за рахунок алокації суспільних ресурсів (частина потенційної ціни перевезення покривається за рахунок бюджету відповідного рівня); кожен представник суспільства має доступ до нього; користування результатом роботи одним споживачем не обмежує можливості іншого користувача – відсутність конкуренції попиту.

Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування в місті Києві забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, що, своєю чергою, включає встановлення тарифів на проїзд та порядок справляння плати за проїзд [16]. Варто зазначити, що у разі встановлення державних регульованих цін на певний товар до таких цін обов'язково закладається розмір інвестиційного складника [17].

Тарифна політика у сфері міського електричного транспорту ґрунтується на двох основних принципах: забезпечення доступності транспортних послуг та створення умов для здійснення сталих і безпечних пасажироперевезень. Ці принципи виражаються у встановленні тарифів на транспортний проїзд з урахуванням забезпечення захисту малозабезпечених громадян та необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників, тому в разі встановлення рівня тарифу, що не може забезпечити повного покриття операційних, дані втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом за рахунок коштів відповідних бюджетів [16].

Установлені вимоги до надання транспортних послуг, котрі ґрунтуються на засадах державної політики у сфері міського електричного транспорту, які є підґрунтям реалізації даної політики та встановлення вимог надання транспортних послуг, відображено на рис. 2.

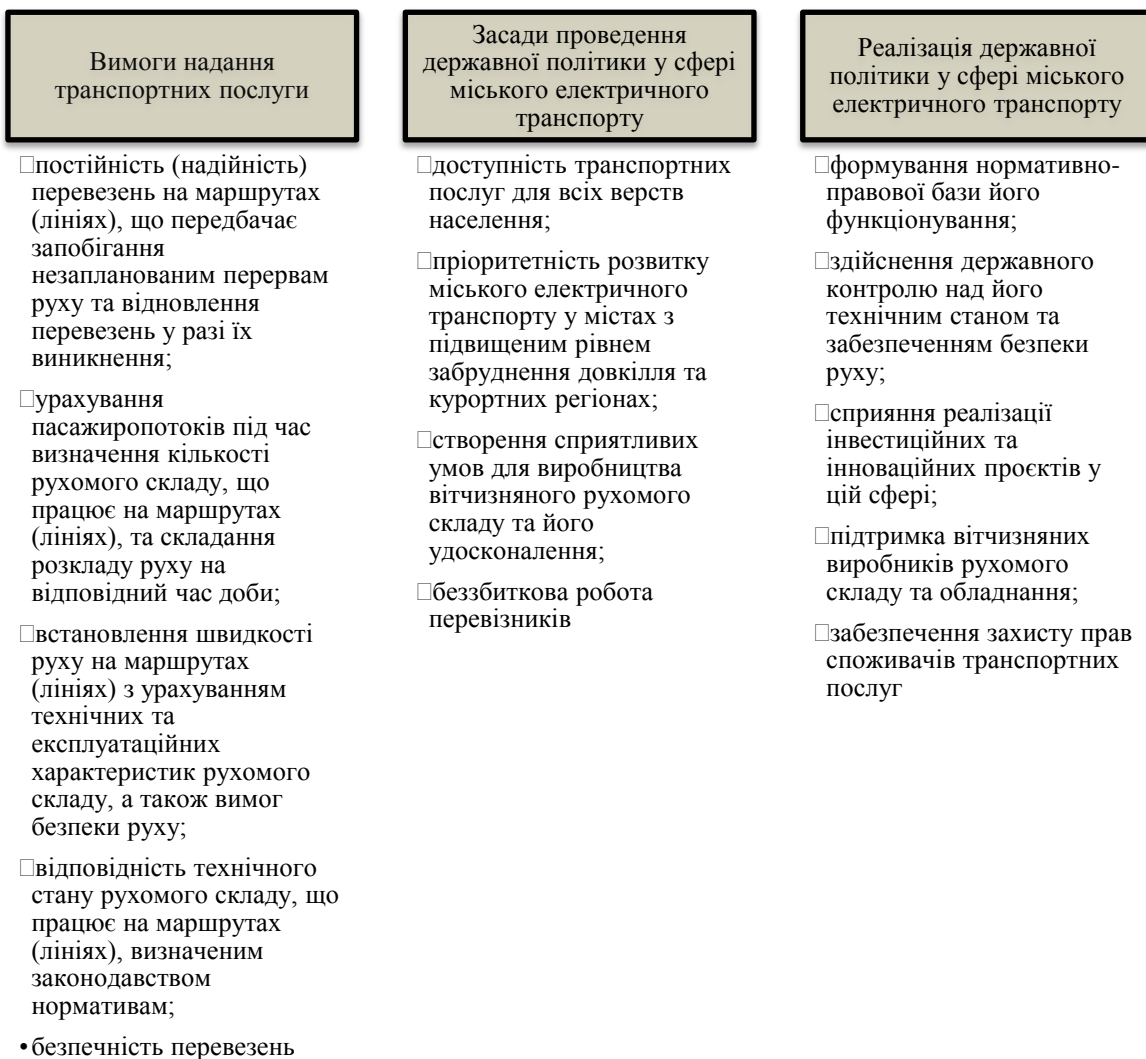


Рис. 2. Засади проведення публічної політики у сфері міського електричного транспорту

Джерело: складено за матеріалами [16]

Одним із важливих понять, що присутні у сфері транспортної інфраструктури, виступає тариф – форма вираження вартості послуги перевезення. На жаль, у вітчизняному законодавстві відсутнє єдине визначення тарифу, у різних документах викладено тлумачення, що певною мірою суперечать один одному (табл. 4).

Розрахунок тарифів на послуги міського електричного транспорту базується плановому річному обсязі транспортної роботи підприємств із використанням економічно обґрунтованих планових витрат [21]. Однак у нормативно-правовій базі України відсутній єдиний підхід до визначення одиниці транспортної роботи (одиниця ТР) громадського транспорту, а також не визначено підстави її оплати, що відображено у табл. 5.

**Дискусія щодо трактування поняття «тариф»
у законодавстві України**

№	Джерело	Визначення	Коментар
1	Міжнародний документ від 09.10.1997, 09.07.1997 «Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу»	Тариф: встановлена величина оплати перевезення пасажирів і багажу за одиницю відстані або часу.	У даному трактуванні тариф визначено як «величину оплати», інакше кажучи – ціна, а одиницею виміру послуги виступає кількість перевезених пасажирів та багажу за встановлену нормативну одиницю або відстані, або часу. <ul style="list-style-type: none"> • За базис взято одиницю відстані або часу. • Відсутня точність одиниці виміру послуги: може виступати як відстань, так й час.
2	Закон України від 29.06.2004 № 1914-IV «Про міський електричний транспорт»	Тариф: вартісна величина плати за разовий проїзд одного пасажирів або перевезення одного місця багажу міським електричним транспортом у межах установленої відстані (зони) або строку.	Тариф так само визначено як «величина плати» – ціна, однак виміром послуги виступає вже факт перевезення одного окремого пасажирів/одного місця багажу. <ul style="list-style-type: none"> • За базис взято межі встановленої зони або певний строк, з урахуванням яких відбувся факт перевезення. • Знову не визначено, що саме виступає як базис тарифу: встановлена відстань чи певний строк.
3	Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 № 1196 «Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажо-багажу та пошти залізничним транспортом України»	Тариф пасажирський: вартість перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні в усіх категоріях пасажирських поїздів та вагонів.	У даному тлумаченні тариф визначено як саме вартість, а не її вираз (вартісна величина плати). <ul style="list-style-type: none"> • За базис одиниці виміру послуги взято лише факт перевезення без урахування будь-яких інших умов.
4	Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену)»	Тариф на послуги з перевезень пасажирів метрополітенном: вартість перевезення одного пасажирів, розрахована на основі економічно обґрунтованих планових витрат з урахуванням планового прибутку.	Тлумачення поняття «тариф» знову визначено як вартість, а не її вираз (вартісна величина плати). У даному визначенні також підіймається питання формування тарифу, його залежність від економічного стану перевізника <ul style="list-style-type: none"> • За базис одиниці виміру послуги взято лише факт перевезення без урахування будь-яких інших умов. • Тариф виступає не як певна незалежна величина, а як вартість, сформована на базі та залежно від результату економічної діяльності перевізника.

Джерело: складено за [16; 18–20]

Одиниця ТР та плата за неї у нормативно-правових документах

Нормативно-правовий документ	Одиниця ТР	Підстава плати	Тариф/Плата
Постанова КМУ від 14 листопада 2012 р. № 1045 «Типовий договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом»	Фактично виконані перевізником транспортні послуги	Надання транспортних послуг за звітний період	– Різниця між вартістю наданих за звітний період транспортних послуг та обсягом власних доходів перевізника – Обсяг власних доходів перевізника встановлюється завданням замовника з урахуванням показників аналогічного періоду минулого року
ЗУ «Про міський електричний транспорт»	Пробіг однієї одиниці рухомого складу міського електричного транспорту з пасажирями на відстань в один кілометр	Разовий проїзд одного пасажиря у межах установленої відстані (зони) або строку	Вартісна величина плати за разовий проїзд одного пасажиря або перевезення одного місця багажу міським електричним транспортом у межах установленої відстані (зони) або строку
Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену)»	Перевезення одного пасажиря	Факт перевезення одного пасажиря	Вартість перевезення одного пасажиря, розрахована на основі економічно обґрунтованих планових витрат з урахуванням планового прибутку

Джерело: складено за матеріалами [16; 20; 22]

Під час планування діяльності комунальних підприємств, зокрема КП «Київський метрополітен» та КП «Київпастрас», закладається фінансування з бюджету з метою покриття розриву між операційними витратами та доходами задля забезпечення беззбиткової діяльності (ліквідації збитку від операційної діяльності) у вигляді видатків на регулювання цін:

– КП «Київський метрополітен» – регулювання цін на послуги метрополітену;

– КП «Київпастрас» – регулювання цін на послуги місцевого автотранспорту; регулювання цін на послуги міського електротранспорту; регулювання цін на послуги місцевого наземного електротранспорту [23].

З іншого боку, на противагу рівню покриття збитків із бюджету постає відновлення за рахунок плати за проїзд – відношення доходу від реалізації продукції до операційних витрат, яка відображає рівень покриття витрат за рахунок надання послуг із перевезення та, відповідно, тарифу. У табл. 6 відображено рівень відновлення за рахунок плати за проїзд двох основних перевізників громадського транспорту міста Києва – КП «Київпаstrанс» та КП «Київський метрополітен».

Таблиця 6

**Рівень відновлення за рахунок плати за проїзд
КП «Київпаstrанс» та КП «Київський метрополітен»**

Показник	2015			2016			2017			2018			2019
	План	Факт	Різниця	План	Факт	Різниця	План	Факт	Різниця	План	Факт	Різниця	План
КП «КИЇВПАСТРАНС»													
Дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	618 911,3	643 277,7	-24 366,4	671 903,3	675 369,9	-3 466,6	1 059 231,0	1 074 648,8	-15 417,8	1 329 163,0	1 546 347,0	-217 184,0	1 983 233,1
Операційні витрати	1 644 698,6	1 644 259,8	438,8	1 822 399,1	1 802 439,8	19 959,3	2 694 592,0	2 193 330,5	501 261,5	3 422 857,0	3 196 803,0	226 054,0	4 191 622,4
Рівень відновлення за рахунок плати за проїзд	37,63%	39,12%	-1,49%	36,87%	37,47%	-0,60%	39,31%	49,00%	-9,69%	38,83%	48,37%	-9,54%	47,31%
КП «КИЇВСЬКИЙ МЕТРОПОЛІТЕН»													
Дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	1 246 634,0	1 310 350,0	-63 716,0	1 334 400,0	1 356 137,0	-21 737,0	2 056 873,9	1 536 305,0	520 568,9	2 624 526,9	2 122 728,0	501 798,9	2 350 226,9
Операційні витрати	1 737 478,9	1 513 981,0	223 497,9	2 031 053,8	1 802 658,0	228 395,8	2 841 086,1	2 529 362,0	311 724,1	3 420 201,4	3 071 799,0	348 402,4	3 778 859,0
Рівень відновлення за рахунок плати за проїзд	71,75%	86,55%	-14,80%	65,70%	75,23%	-9,53%	72,40%	60,74%	11,66%	76,74%	69,10%	7,63%	62,19%

Джерело: складено за матеріалами [24; 25]

У КП «Київпастрас» у кожному періоді фактичний рівень покриття був вищим за плановий, планові значення закладалися на рівні не вище 40% у період із 2015 по 2018 р. У 2019 р. у зв'язку із затвердженням багаторічної «Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019–2023 роки» спостерігається стрімкий стрибок запланованого рівня відновлення – до 47%.

Рівень відновлення за рахунок оплати проїзду у компаніях високорозвинутих країн Європи та Північної Америки відображено у табл. 7.

Таблиця 7

Рівень відновлення за рахунок оплати проїзду в країнах світу

Географічний регіон	Європа				Північна Америка			
Країна	Фінляндія	Нідерланди	Велика Британія		Канада	Сполучені Штати Америки		
Транспортна система	Helsinki	Gemeentelijk Vervoerbedrijf	London Underground	London Overground	OC Transpo	GO Transit	Massachusetts Bay Transportation Authority	RTD Bus & Rail
Рівень відновлення за рахунок плати за проїзд	51%	63%	134%	94%	45%	49%	46%	18%
Система оплати	Зональна	Дистанційна	Зональна	Зональна	Фіксована	Дистанційна	Фіксована	Зональна
Рік	2019	2018	2018/19	2018/19	2017	2018/19	2018	2018

Джерело: складено за матеріалами [26–32]

У Лондоні спостерігається найвищий рівень відновлення за рахунок оплати проїзду, а найрозповсюджене значення в інших країнах становить середній рівень у діапазоні $50 \pm 5\%$. Як видно з табл. 7, рівень відновлення більше залежить від державної та міської тарифних політик, аніж від систем оплати: значення відновлення різні навіть для систем одного виду. Від систем оплати залежить саме одиниця транспортної роботи, оскільки вона розраховується.

Висновки

Унаслідок принципової зміни структури галузевої та територіальної зайнятості населення утворився значний дисбаланс у системі розселення між правобережною та лівобережною частинами міста, який понаднормово перевантажує автомобільні мостові переходи через р. Дніпро. У зв'язку із цим міською цільовою програмою розвитку транспортної інфраструктури міста Києва передбачено оптимізацію транспортного попиту та розвиток міста у напрямі зміни структури використання транспорту у місті Києві від пріоритету використання приватного автотранспорту до громадського транспорту.

Можливими інструментами фінансування транспортної інфраструктури виступають: використання коштів державного і місцевого бюджетів (загальнодержавні податки та збори, спеціальні податки, спеціальні збори, штрафи), використання власних коштів підприємств та їхніх структурних підрозділів, фінансові інструменти залучення коштів на довгостроковій і короткостроковій основі (використання кредитів банків та інших кредитних установ, облігаційні позики). Досліджуючи досвід країн Європи та світу щодо фінансування розвитку транспортної інфраструктури, необхідно відзначити, що найбільш поширеною формою ДПП виступає концесія.

Структура доходів бюджету міста Києва відповідає середнім показникам країн – членів ОЕСР: міжбюджетні трансферти становлять не більше 30%, а податкові надходження – понад 40%, що свідчить про існування більшого рівня автономії столиці порівняно із середніми показником структури доходів бюджетів місцевих рівнів в Україні.

Система відносин, що склалася між комунальними транспортними підприємствами та містом, потребує перегляду через значний рівень дотаційності публічного транспорту столиці за високого рівня пасажирообігу у трьох напрямках: забезпечення прозорого розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на проїзд, що дасть змогу наблизити транспорт до рівня безбитковості; розроблення системи альтернативних джерел фінансового забезпечення; визначення та затвердження на нормативно-правовому рівні уніфікованого підходу до тарифної та транспортної політик держави: спрямування на повне самозабезпечення та безбитковість функціонування операторів транспортної інфраструктури, доступна мобільність чи їх збалансоване поєднання.

Основним викликом, що сьогодні стоїть перед Україною, виступає завершення реформування транспортної сфери та підвищення якості обслуговування клієнтів, яке, своєю чергою, має здійснюватися у напрямі європейської ліберальної політики та бути тісно пов'язаним з імплементацією директив ЄС щодо транспорту.

Список використаних джерел:

1. HABITAT III National Report Germany 2014. *Nationale Stadt Entwicklungs Politik*. 2014. URL: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/GERMANY-EN-III-National-Report-Final-document-December-2014.pdf>

2. Бордун О., Забарило А. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напрямку. *Вісник Львівського університету*. 2004. № 30. С. 28–31.
3. Seminar proceedings Supporting Decentralisation in Ukraine: Enhancing Public Investment across Levels of Government. OECD Regional Development Policy Division OECD Eurasia Competitiveness Programme. 2017. URL: <http://www.oecd.org/regional/regional-policy/Ukraine-Decentralisation-Proceedings-Lviv-ENG.pdf>
4. Засадко В.В. Проблеми дорожньо-транспортної інфраструктури та їхній вплив на гарантування економічної безпеки міст України. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»*. 2015. Вип. 15(1). С. 33–35. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2015_15\(1\)_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2015_15(1)_9)
5. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О.І. Никифорук ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2018. 200 с.
6. Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030. *OECD iLibrary*. URL: https://read.oecd-ilibrary.org/economics/strategic-transport-infrastructure-needs-to-2030_9789264114425-en#page170
7. Johansson Å. Public Finance, Economic Growth and Inequality: A Survey of the Evidence. *OECD Economics Department Working Papers from OECD Publishing*. 2016. № 1346.
8. Lathauwer W.De Scenarios for the transport infrastructure of Europe: Planning and financing. *Tunnelling and Underground Space Technology*. 1995. № 10. P. 45–51.
9. Рішення Київської міської ради від 14 листопада 2019 р. № 222/7795 «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019–2023 роки». URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldoc WWW/F9F784597F417EEEC22584DC006DEEC8?OpenDocument
10. Розподіл домогосподарств за наявністю окремих товарів тривалого користування / Головне управління статистики в м. Києві. URL: <http://www.kiev.ukrstat.gov.ua/p.php3?c=501&lang=1>.
11. Зборовська О. М., Дивінець О.Л. Розвиток підприємств міського електричного транспорту України: проблеми та перспективи. *Інвестиції: практика та досвід*. 2016. № 24. URL http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2016_24_7
12. Буряченко А., Гераймович Л. Світовий досвід фінансування розвитку інфраструктури міст. *Міжнародна економічна політика*. 2014. № 1. С. 105–128. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Мер_2014_1_8
13. Виконання бюджету м. Києва. *Офіційний портал міста Києва*. URL: <https://kyivcity.gov.ua>
14. Tsamboulas D. Transport infrastructure provision and operations: Why should governments choose private–public partnership? *Research in Transportation Economics*. 2013. № 38. С. 122–127.
15. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом» від 23.12.2004 № 1735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1735-2004-%D0%BF>
16. Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>
17. Закон України «Про ціни і ціноутворення» від 21.06.2012 № 5007-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>
18. Міжнародний документ від 09.10.1997 «Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034
19. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 № 1196 «Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07>

20. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену)». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0276-07>
21. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)» від 25.11.2013 № 940. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2035-13>
22. Постанова Кабінету Міністрів України від 14.11.2012 № 1045 «Про затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом та внесення змін до Правил надання населенню послуг з перевезень міським електричним транспортом». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1045-2012-p>
23. Розпорядження Київської міської державної адміністрації «Про внесення змін до розпорядження Київської міської державної адміністрації від 01 листопада 2001 р. № 2323 «Про затвердження Положення про порядок складання річного фінансового плану підприємством, організацією, установою, що належить до комунальної власності територіальної громади міста Києва, та господарським товариством, у якому є частка майна комунальної власності територіальної громади міста Києва в розмірі не менше як 30 %» від 20.11.2018 № 2102.
24. Комунальне підприємство «Київпастрас». URL: [https://kyivaudit.gov.ua/vr/ka/company.nsf/\(pdpredr\)/31725604](https://kyivaudit.gov.ua/vr/ka/company.nsf/(pdpredr)/31725604)
25. Комунальне підприємство «Київський метрополітен». URL: [https://kyivaudit.gov.ua/vr/ka/company.nsf/\(pdpredr\)/03328913](https://kyivaudit.gov.ua/vr/ka/company.nsf/(pdpredr)/03328913)
26. The HSL Operational and Financial Plan 2019–2021: new zone system, new trunk routes and development of digital services. *HSL*. 2018. URL: <https://www.hsl.fi/en/news/2018/hsl-operational-and-financial-plan-2019-2021-new-zone-system-new-trunk-routes-and>
27. Jaarverslag 2018. *GVB Holding NV*. 2019. URL: <https://over.gvb.nl/content/uploads/2020/05/GVB-Holding-NV-Jaarverslag-2018-small-web.pdf>
28. OC Transpo Website. URL: <https://www.octranspo.com/>
29. Transport for London Business Plan 2020/21 to 2024/25. *Mayor of London*. 2019. URL: <http://content.tfl.gov.uk/tfl-business-plan-2019.pdf>
30. Metrolinx 2018-19 Annual Report. *Metrolinx*. URL: http://www.metrolinx.com/en/docs/pdf/board_agenda/20190627/20190627_BoardMtg_2018-19_Annual_Report_EN.pdf
31. Massachusetts Bay Transportation Authority. *Annual Agency Profile*. 2018. URL: https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/transit_agency_profile_doc/2018/10003.pdf
32. Service Performance 2018: Networked Family of Services. *Regional Transportation District*. URL: <https://wp-cpr.s3.amazonaws.com/uploads/2019/09/2018-Performance-Subsidy-Report.pdf>