

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-25>

УДК 330.342.3

# РОЗВИТОК ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ

## DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORT OF UKRAINE IN THE CONTEXT OF THE NATIONAL TRANSPORT STRATEGY

Приймак Владислав Олександрович

аспірант,

Харківський національний університет міського господарства  
імені О.М. Бекетова

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-3853-3595>

**Pryimak Vladyslav**

O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

Стаття присвячена актуальним питанням проблематики та подальшого розвитку транспортної галузі нашої країни з акцентом на міський громадський транспорт так, як це бачить програмний документ «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року». В статті проаналізовано зміст документу, в якому згадані більшість застарілих проблем міського громадського транспорту та подані шляхи їх вирішення. В документі ще раз наголошено на хронічне недофінансування галузі, критичний стан парку рухомого складу та транспортної інфраструктури, незадовільний рівень освіти фахівців галузі, недосконалу тарифну політику тощо. Однак, ми вважаємо, що тільки спираючись на передову економічну науку можна подолати кризовий стан галузі, вийти на беззбитковий рівень роботи комунальних транспортних підприємств, а згодом й на отримання ними прибутку.

**Ключові слова:** міський громадський транспорт, рухомий склад, транспортна інфраструктура, транспортна робота, пасажироперевезення, нормативна база, Національна транспортна стратегія України.

The article, which is analytical in nature, examines the directions and prospects for the further development of our country's transportation sector, with a focus on urban public transport in light of the program document "National Transport Strategy of Ukraine for the Period until 2030." The article outlines the main issues related to overcoming the unprofitability of industry enterprises, finding sources of financing, mechanisms for renewing the vehicle fleet and infrastructure, improving enterprise and sector management methods, ensuring equal competition conditions for all transportation process participants, enhancing the regulatory framework, and establishing economically feasible tariffs, while remembering that urban transport is, above all, social transport. The article also highlights solutions to these problems. The document emphasizes the chronic underfunding of the sector, the critical state of the vehicle fleet and transportation infrastructure, the unsatisfactory level of industry specialist education, and the imperfect tariff policy in transportation, among other issues. Using conclusions from research by economists who became Nobel laureates in 2024, it is demonstrated that political institutions influence the economic development of both the state as a whole and specific economic sectors. Therefore, the implementation of the provisions of the National Transport Strategy of Ukraine should positively impact not only the transport sector but the entire Ukrainian economy. The research results will assist all interested parties in the passenger transportation process – the state, carrier enterprises regardless of ownership, and passengers – in reaching consensus, overcoming disagreements, and ultimately making urban public transport the best in Europe and the world: comfortable, reliable, and safe. However, we believe that only by relying on advanced economic science can the sector's crisis state be overcome, enabling municipal transport enterprises to achieve break-even operations and, eventually, profit.

**Keywords:** urban public transport, rolling stock, transport infrastructure, transport work, passenger transport, regulatory framework, National Transport Strategy of Ukraine.

**Постановка проблеми.** Через ряд небезпечних перешкод, що виникли багато десятиріч тому, досі залишаються неподоланими

та поглибилися під час повномасштабної агресії проти України, міський громадський транспорт продовжує відчувати брак рухо-

мого складу, занепад стану власної інфраструктури, неефективне управління та відтік кваліфікованих працівників. Все це негативно відбивається на обсягах транспортної роботи, погіршуються якісні та експлуатаційні показники пасажироперевезень на тлі дуже складного фінансового стану галузі. Особливо це стосується роботи наймасовішого перевізника – міського комунального громадського транспорту, всіх його видів: трамвая, тролейбуса, автобуса, метрополітенів. Сьогодні основне наукове завдання економіки транспорту – не дати ще далі розвинути кризовому стану на транспорті, не втратити міський громадський транспорт, як це, на жаль, відбулося в цілому ряді міст України, та знайти дієві шляхи щодо його відновлення та розвитку.

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

Проблемам функціонування міського громадського транспорту присвячена доволі значна кількість наукових робіт, бо повторювані із року в рік невирішені проблеми галузі не перестають привертати увагу наукової економічної спільноти та дослідників, чий інтерес охоплюють практичну площину питання. Однак, в їхніх роботах особлива увага приділяється шляхам забезпечення ефективного функціонування транспортних підприємств та здебільше не подається аналіз, як саме чинна нормативна база впливає розвиток галузі. Найбільш широкомасштабними та ґрунтовними є дослідження О. В. Димченко, В. Х. Далекі, Ю. М. Косого, В. В. Костецького, Т. Б. Кушнір, Л. Г. Чеканової, О. Ю. Паланта та інших науковців. В своїх роботах ці та інші дослідники висвітлюють економічні, техніко-технологічні, управлінські, інвестиційні, кадрові та деякі інші аспекти та особливості ведення господарської діяльності на підприємствах міського громадського транспорту, переважно комунальної форми власності. Так, О. Ю. Палант [1], О. І. Никифорок [2], Є. Н. Водовозов [3], В. С. Постніков [4], Н. В. Доброва та ін. [5], О. В. Димченко [6], Г. П. Фердман [9] і К. В. Гнедіна [10] в своїх наукових доробках дослідили сучасні проблеми й обґрунтували перспективи розвитку транспортної системи України та міського громадського транспорту зокрема; закордонним досвідом організації транспортних перевезень поділилися О. Мороз [7] і Т. Г. Затонацька [8]. Водночас у сучасній вітчизняній науковій літературі небагато досліджень, присвячених проблематиці забезпечення комплексного, всебічного розвитку системи міських паса-

жирських перевезень, обговоренню дієвих та ефективних напрямів її реформування, що спираються на існуючу нормативну базу розвитку транспортної галузі. Це вказує на необхідність більш ретельного дослідження означеної проблематики.

**Постановка завдання.** Головне проблемне питання подолання хронічної збитковості підприємств міського громадського транспорту, знаходження джерел фінансування, дієвих механізмів оновлення парків рухомого складу та інфраструктури галузі, удосконалення методів управління нею, встановлення рівних умов конкуренції для всіх учасників перевізного процесу, впровадження справедливих тарифів на перевезення, розробка дієвої нормативно-правової бази залишаються в перших рядках порядку денного всіх підприємств громадського транспорту та міських рад, яким підпорядковані комунальні транспортні підприємства. І тільки спираючись на передову економічну науку фахівці-практики та управлінці місцевого, регіонального та державного рівнів зможуть подолати кризовий стан галузі, вийти на беззбитковий рівень роботи комунальних транспортних підприємств, а згодом, сподіваємось, й на отримання ними прибутку.

**Мета статті** – дослідити необхідність реформування системи міського громадського транспорту на тлі аналізу Національної транспортної стратегії України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Для вирішення основних назрілих проблем сталого функціонування та подальшого розвитку транспортної системи українських міст необхідно визначитися з основним змістом та принципами транспортної політики держави. Саме на вирішення цих завдань спрямований документ, що отримав назву «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» [11]. Документ був прийнятий в 2018 році, отже в сучасних реаліях його дія дещо уповільнилась. Звісно, потреби воєнного часу затьмарили виконання деяких положень документу. Розберемо це докладніше.

Кабінет Міністрів України затвердив цей документ, скасував дію попереднього та надав розпорядження Міністерству інфраструктури, центральним та місцевим органам виконавчої влади виконувати його положення відповідно до розроблених ними планів. Основне посилання документу полягає в наступному: «Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки ... що створює необхідні пере-

думови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг» [11, с. 2]. Друге, на наш погляд, базове посилення – «на сьогодні транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю» [11, с. 2]. Отже, «необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі» [11, с. 2]. А це можливо лише на основі науково-обґрунтованого підходу до вирішення назрілих проблем.

Далі в документі підкреслюється, що «пасажи́рські перевезення ... стали заручниками масових пільгових перевезень пасажирів, збитки від яких не компенсуються належним чином ні з державного, ні з місцевих бюджетів» [11, с. 2], на що неодноразово наголошували економісти-транспортники, зокрема О. Ю. Палант [12]. Тільки повне відшкодування державою або органами місцевого самоврядування збитків від перевезення пільгових категорій пасажирів допоможе міському громадському транспорту вийти з кризи, що не залишає галузь вже багато років, та поліпшити фінансовий стан міського громадського транспорту.

Іншою причиною критичного стану галузі, йдеться в документі, є хронічне її недофінансування, і як наслідок її незадовільний техніко-технологічний стан, як рухомого складу, що обслуговує пасажирів, так і стан власної інфраструктури. Світові тенденції розвитку громадського транспорту говорять про необхідність зробити весь транспорт енергозощадливим, відмовитись від використання двигунів внутрішнього згоряння на користь використання електродвигунів. Громадський транспорт має стати дружнім до навколишнього середовища та безпечним для споживачів транспортних послуг. Економічність та екологічність транспортних засобів має стати основною тенденцією розвитку не тільки міського громадського транспорту, а усіх його видів незалежно від форми власності.

Координація діяльності різних видів транспорту, яка також обговорюється в документі, є однією із ознак його мультимодальності, до якої має прагнути увесь громадський транспорт, стан і перспективи розвитку якої ми обговорювали в попередніх своїх роботах [13–14].

В документі поданий перелік загальних проблем транспортної галузі, що потребують розв'язання та перелік завдань, які необхідно

виконати для їх реалізації. Зупинимось лише на проблематиці, що прямо або опосередковано торкається функціонування міського пасажирського транспорту. Серед проблем виявлені наступні [11, с. 4]:

1. Відсутність системи збору та обробки даних, а отже об'єктивної оцінки його стану.

2. Відсутність системного підходу до довгострокового планування з урахуванням потреб населення.

3. Відсутність систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень.

4. Відсутність системи комунікацій і зворотних зв'язків між органами місцевого самоврядування, транспортними підприємствами та користувачами транспортних послуг.

5. Відсутність критеріїв та показників оцінювання якості надання транспортних послуг.

6. Низький рівень розвитку мультимодальних перевезень.

7. Недосконала тарифна політика у сфері надання транспортних послуг.

8. Недосконалість транспортної інфраструктури.

9. Домінування у міських перевезеннях видів транспорту з високим рівнем викидів.

Про всі ці проблеми, які, на жаль, не є новими, неодноразово наголошували економісти-транспортники, зокрема в роботах, що перелічені в аналізі останніх досліджень і публікацій даної статті, також вони знайомі фахівцям транспортних підприємств. Тепер, завдяки даному документу, вони набули статусу державної важливості.

Як саме мають бути вирішені всі перелічені проблеми [11, с. 4–8] в контексті Національної транспортної стратегії України. Надамо перелік лише конкретних завдань щодо удосконалення функціонування міського громадського транспорту, опустивши декларативні викладки [11, с. 7]:

1. Розроблення порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, вимог стабільного розвитку, забезпечення вільного ціноутворення на ринку надання транспортних послуг.

2. Проведення реформи тарифного регулювання у сфері перевезення пасажирів автомобільним та міським електротранспортом відповідно до європейського досвіду.

3. Сприяння підвищенню міської мобільності та розвитку системи мережі паркувальних зон і пасажирських терміналів для пересадки з індивідуального транспорту на міський транспорт.

4. Оновлення міського транспорту з переважним переходом на електротранспорт.

5. Впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту.

В документі ще йдеться про розвиток автострашляхів, зокрема міських, про удосконалення транспортної інфраструктури, про ремонтні та відновлювальні роботи, про систему освіти та підготовки фахівців, яка нині нездатна забезпечити інноваційний розвиток транспортної галузі [11, с. 9], про безпеку дорожнього руху та безперешкодну мобільність, ще про деякі аспекти діяльності транспорту.

Цього року Нобелівська премія з економіки присуджена за дослідження про те, як саме формуються державні інститути і яким чином вони впливають на добробут населення. Вчені-лауреати довели, що одну із найважливіших ролей у розвитку будь-якої національної економіки відіграють не фінансові, а саме політичні інститути. Тобто недостатньо просто скопіювати методи роботи якоїсь еталонної економічної системи для нарощування економічного благополуччя іншої. В дослідженні вчені довели, що між економічним благополуччям країни чи суспільства та верховенством закону існує прямий зв'язок. Чим сильніші політичні інститути, тим більший їхній вплив на економіку країни, і така економіка має більше шансів наростити свій достаток. Відомо, що на економіку країн впливають їх географічне положення, клімат, менталітет населення, деякі інші непрямі фактори, вчені пішли далі і додали в цій перелік функціонування політичних інститутів. В дослідженні йдеться, що єдиної відповіді на питання «чому одні країни бідні, інші багаті» немає. Але емпіричні дані, їх аналіз, співвідношення та інші економічні дослідження та викладки довели

ключову роль політичних інститутів, за що дослідники й отримали нагороду.

Проецируючи висновки досліджень Нобелівських лауреатів з економіки 2024 року на тему нашого дослідження, можна зробити висновок, що стала робота політичних інститутів та інституцій України (зокрема виконання положень Національної транспортної стратегії України) має вплинути на підйом не тільки транспортного сектору економіки нашої країни, а на підйом всієї її економіки.

**Висновки.** В статті досліджена необхідність проведення реформування системи міського громадського транспорту у відповідності до основних положень «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». Реформи мають торкнутися як парків рухомого складу, так і транспортної інфраструктури міського громадського транспорту, а також кадрової політики, системи управління, інформаційної складової функціонування галузі. Має бути переглянута уся транспортна система міст. Бо пасажиропотоки за останні три роки суттєво змінилися, а сучасні тенденції розвитку міського громадського транспорту вимагають зробити його по-справжньому мультимодальним: з єдиним квитком на всі види транспорту, що має діяти певний проміжок часу, з узгодженими розкладами руху між всім наявними в місті видами громадського транспорту, без дублювання маршрутів, зі зручними пересадковими вузлами, з оптимальною маршрутною мережею, що не є константою, а є гнучкою системою.

Маємо сподіватись, що незважаючи на активні бойові дії та завдані руйнування, відтік працездатного населення, втрату частини територій, фінансову та техніко-технологічну кризу транспортної галузі і не тільки, відродження міського громадського транспорту відбудеться найближчим часом. Отже Національна транспортна стратегія розроблена задля комплексного розв'язання наявних проблем в транспортній галузі, а України вже не збити з Євроінтеграційного курсу.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Палант О. Ю. Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту: монографія. Харків : Золоті сторінки, 2016. 360 с.
2. Никифорок О. І. Модернізація наземних транспортних систем України : монографія. Київ : НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозів. НАН України», 2014. 440 с.
3. Проблеми реструктуризації підприємств наземного електричного транспорту: монографія / Водовозов Є.Н. та ін. Харків : Золоті сторінки, 2018. 208 с.
4. Постніков В. С. Сучасні проблеми та перспективи розвитку систем міського транспорту. *Економічний аналіз*. 2018. Т. 28. № 2. С. 64–70.



5. Добрава Н. В., Осипова М. М., Нечепуренко М. С. Напрями удосконалення діяльності міського електро-транспорту. *Причорноморські економічні студії*. 2017. Вип. 14. С. 58–64.
6. Димченко О. В., Курду А. С. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні. *Комунальне господарство міст*. 2014. № 113. С. 3–10.
7. Мороз О. Закордонний досвід організації транспортного обслуговування населення в містах. *Економічний аналіз*. 2013. Вип. 12. Ч. 1. С. 222–225.
8. Затонацька Т. Г. Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід. *Економіка: реалії часу*. 2015. № 1 (17). С. 180–189.
9. Фердман Г. П. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України. *Актуальні проблеми державного управління*. 2019. № 2 (78). С. 93–97.
10. Гнедіна К. В. Проблеми та перспективи розвитку міського електричного транспорту. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*. 2017. № 74. С. 11–19.
11. 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> (дата звернення: 17.10.2024).
12. Палант О. Ю. Теоретико-методологічні засади управління системною модернізацією підприємств міського електричного транспорту : дис. ... док. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2017. 459 с.
13. Приймак О. В., Палант О. Ю. Мультиmodalний громадський транспорт України: перспективи розвитку. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2023. Вип. 3 (40). С. 61–66.
14. Приймак О. В. Мультиmodalний громадський транспорт України: стан та перспективи розвитку. The 6<sup>th</sup> International scientific and practical conference «Modern problems of science, education and society» (August 14-16, 2023). SPC «Sci-conf.com.ua», Kyiv, Ukraine. 2023. p. 505–511. URL: <https://sci-conf.com.ua/vi-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya-modern-problems-of-science-education-and-society-14-16-08-2023-kiyiv-ukrayina-arhiv/> (дата звернення: 17.10.2024).

## REFERENCES:

1. Palant O. (2016) Stratehiya systemnoyi modernizatsiyi mis'koho elektrychnoho transportu [Strategy of system modernization of urban electric transport]. monohrafiya [a monograph]. Kharkiv : Golden Pages. 360 p. (in Ukraine)
2. Nykyforuk O. I. (2014). Modernizatsiya nazemnykh transportnykh system Ukrayiny [Modernization of Ukraine`s land transport systems]. monohrafiya [a monograph]. Kyiv : IEP NANU. 440 p. (in Ukraine)
3. Vodovozov Yu. N. and other (2018) Problemy restrukturyzatsiyi pidpryyemstv nazemnoho elektrychnoho transport [Problems of restructuring enterprises of land electric transport]. monohrafiya [a monograph]. Kharkiv : Golden Pages. 208 p. (in Ukraine)
4. Postnikov V. S. (2018) Suchasni problemy ta perspektyvy rozvytku system mis'koho transport [Modern problems and prospects of urban transport systems development]. *Economic analysis*, vol. 28, no. 2, pp. 64–70.
5. Dobrava N. V., Osypova M. M., Nechepurenko M. S. (2017) Napryamy udoskonalennya diyal'nosti mis'koho elektrottransportu [Directions of improvement of activity of city electric transport]. *Black Sea Economic Studies*, vol. 14, pp. 58–64.
6. Dimchenko O. V., Kurdu A. C. (2014) Obgruntuvannya tendentsiy rozvytku pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu u konteksti yevrointehratsiyinykh protsesiv v Ukrayini [Substantiation of tendencies of development of enterprises of urban electric transport in the context of European integration processes in Ukraine]. *Municipal economy of cities*, no. 113, pp. 3–10.
7. Moroz O. (2013) Zakordonnyy dosvid orhanizatsiyi transportnoho obsluhovuvannya naselelnya v mistakh [Foreign experience in the organization of transport services in urban areas]. *Economic analysis*, vol. 12, no. 3, pp. 22–225.
8. Zatonatskaya T. G. (2015) Rozvytok transportnoho sektoru ekonomiky Ukrayiny: isnuyuchy stan ta yevropeys'kyy dosvid [Development of the transport sector of the Ukrainian economy: the current state and European experience]. *Ekonomika: realiyi chasu*, no. 1 (17), pp. 180–189.
9. Ferdman G. P. (2019) Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnoyi systemy Ukrayiny. [Problems and prospects of development of the transport system of Ukraine]. *Actual problems of public administration*, no. 2 (78), pp. 93–97.
10. Hnedina K. V. (2017) Problemy ta perspektyvy rozvytku mis'koho elektrychnoho transportu [Problems and prospects of urban electric transport development]. *Bulletin of the Chernihiv State Technological University*, no. 74, pp. 11–19.

11. On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030. Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018 No. 430. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (accessed October 17, 2024).

12. Palant O. Y. (2017) *Teoretyko-metodolohichni zasady upravlinnya systemnoyu modernizatsiyeyu pidpryemstv mis'koho elektrychnoho transportu* [Theoretical and methodological basis of management system modernization of urban electric transport] (Dr. Thesis), Kharkiv: O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv.

13. Priymak O. V., Palant O. Yu. (2023) *Mul'tymodal'nyy hromads'kyy transport Ukrayiny: perspektyvy rozvytku* [Multimodal public transport of Ukraine: prospects for development] *Eastern Europe: Economics, Business and Management*. Vol. 3 (40), pp. 61–66.

14. Priymak O. V. (2023) *Mul'tymodal'nyy hromads'kyy transport Ukrayiny: stan ta perspektyvy rozvytku* [Multimodal public transport of Ukraine: state and prospects for development] The 6<sup>th</sup> International scientific and practical conference «Modern problems of science, education and society» (August 14-16, 2023). SPC «Sci-conf.com.ua», Kyiv, Ukraine, p. 505–511. Available at: <https://sci-conf.com.ua/vi-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya-modern-problems-of-science-education-and-society-14-16-08-2023-kiyiv-ukrayina-arhiv/> (accessed October 17, 2024).