

Мороз Дмитро Олександрович

аспірант,

Київський національний економічний університет

імені Вадима Гетьмана

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6690-5983>

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-364-7-26>

ПРОБЛЕМИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ М. КИСВА

Основним напрямком політики України виступає євроінтеграція. Зосередження великої кількості населення зумовлює розвиток міського громадського пасажирського транспорту, який не є повноцінно можливим без відповідного до рівня сучасної європейської столиці розвитку транспортної інфраструктури.)

Актуальність дослідження обумовлена тим, що економічна стабільність та безпека України нерозривно пов'язана з достатнім рівнем розвитку транспортної інфраструктури, для ефективної реалізації якого повинен існувати достатній рівень фінансового забезпечення. Важливим також є питання євроінтеграції України, яке повністю залежить від трансформації транспортної інфраструктури України задля можливості забезпечити належні стандарти внутрішніх та міжнародних зв'язків. Саме тому фінансове забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України є досить актуальною та необхідною темою для наукового вивчення.

Існуючий рівень фінансових ресурсів громадських перевізників столиці не відповідає потребам відновлення та не забезпечую можливість здійснити капітальний ремонт на належному рівні. Дана ситуація пов'язана з особливостями фінансового забезпечення транспорту на відміну від інших галузей економіки. Пасажирський транспорт загального користування залишається єдиною галуззю економіки держави, в якій порушено основний принцип ринкової

економіки – оплата за товари та послуги виконується споживачем. Підприємства, що забезпечують перевезення громадським транспортом груп громадян за пільговими тарифами, отримують від держави субвенції, що компенсуються із державного бюджету, а також діють на тарифній основі – залежать від соціальної та цінової політики держави, а не реальної собівартості перевезення [1; 2].

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 їх діяльності має велике громадське значення [3].

Діяльність комунальних підприємств чітко регламентована нормативами і правилами щодо обсягів витрат та періодичності технічного обслуговування рухомого складу, в т.ч. його поточних та капітальних ремонтів. Зменшення цих витрат не може розцінюватись як економія через ефективну діяльність: ці витрати повинні бути передбачені у фінансовому плані та здійснені, а неповне використання коштів на них свідчить якраз про невиконання певних робіт, нездійснення заходів з підтримання рухомого складу у належному технічному стані.

Тарифи на проїзд є основоположними для роботи громадського транспорту, оскільки вони є основним джерелом доходу для перевізників. Зміна доходу перевізників в результаті підвищення вартості проїзду, залежить від функціонального зв'язку між тарифами і пасажирооборотом, представленим кривою попиту.

У найпростішому вигляді величина еластичності тарифів – це відношення пропорційної зміни пасажирообороту до пропорційної зміни тарифів. Якщо значення еластичності знаходиться в діапазоні від нуля до -1, то підвищення тарифів призведе до збільшення виручки, також це характеризує низькоякісний товар, попит на який падає за умов збільшення вартості на нього та зростання доходів [4]. Найбільший вплив зростання вартості такої послуги буде саме на малозабезпечені верстви населення, які не мають альтернатив у

переміщенні й будуть вимушені все одно користуватись громадським транспортом задля задоволення потреби у мобільності.

У разі перевищення значення еластичності значення -1 , то підвищення вартості проїзду призведе до зменшення виручки й попиту у довгостроковій перспективі [4].

Еластичність тарифів динамічна, змінюється з часом протягом значного періоду після зміни тарифів. Тому все частіше аналітики розрізняють короткострокові, довгострокові, а іноді і середньострокові значення еластичності. Існують різні визначення короткострокової, середньо- та довгострокової перспективи, але більшість авторів вважають, що короткострокова перспектива становить 1 або 2 роки, а довгострокова – приблизно 12-15 років, тоді як середньострокова перспектива зазвичай становить від 5 до 7 років. Зазвичай різна періодичність еластичності залежить від тривалості програм розвитку про проєкти розвитку визначених управлінням міста.

Еластичність тарифів істотно варіюється не тільки в залежності не тільки від режиму і періоду часу, протягом якого він досліджується, але і від конкретних обставин, в яких працює режим, наприклад, велика частина населення Києва у будь-якому випадку потребує мобільності задля досягнення роботи. Також дана мобільність може запропонувати можливість отримання вищої заробітної плати, аніж за місцем проживання.

Враховуючи, що вартість послуг з перевезення комунальних підприємств столиці значно не змінювалась за останні роки, окрім збільшення до 6, а потім 8 гривень у 2016–2018 роках, можна свідчити, що дана ціна була зафіксована управління міста Києва та не покриває зміни собівартості у результаті як операційних потреб комунальних підприємств, так й індексу зростання цін.

Спираючись на статистичні дані доходів населення у 2008–2021 рр. та динаміку наданих пасажиром послуг з транспортування громадськими перевізниками було визначено, що короткострокова еластичність попиту (у даному випадку дугова через стрімку зміну показників з року у рік) складає $-0,55$ одиниць у 2020–2021 роках. Довгострокова (з 2008 року) з нормалізацією рівня перевезень та без

урахування рівня інфляції склала -0,202 одиниць [5; 6]. Результатом досліджень за останні декілька десятиліть у Європейських країнах, починаючи з 1990 років, прийняте на «стандартне» значення еластичності тарифів на проїзд у громадському транспорті на рівні -0,3 [4].

З цього можна зробити висновок, що вартість тарифу за умов сталої динаміки зростання заробітної плати ще має можливість до зростання задля збільшення фінансових можливостей перевізників до досягнення рівня плато, після якого збільшення розміру тарифу призведе до втрати доходу, стрімкого зниження рівня перевезень та підвищення видатків з бюджету задля нормалізації ситуації.

Так само середньорічна еластичність за останні 6 років за фактичних даних складає менше -1. Це свідчить про те, що наразі ще є можливість зростання розміру тарифів на перевезення задля зменшення видатків бюджету без виникнення тягаря для населення та падіння популярності даного виду транспорту. Однак, також слід звернути увагу, що коли метрополітен стає більш популярним видом транспорту серед міграції з передмість і верства населення з низьким доходом у країнах, що розвиваються, ціни на метро призначені не тільки для перевізника або приватного оператора, щоб максимізувати дохід, це також впливає на соціальну справедливість.

Транспортні витрати можуть діяти як бар'єр для доступу та обмежувати людей у досягненні бажаних пунктів призначення. Це особливо актуально для домогосподарств з низьким рівнем доходу, які повинні витрачати більшу частку свого доходу на транспорт, ніж домогосподарства з високим рівнем доходу. Подібним чином індивідуальні характеристики, такі як вік, дохід, стать, рівень освіти та доступ до автомобіля, впливають на рівень доступності економічних вигод для людини. Нехтування цими факторами, а також вартості проїзду призводить до викривленого уявлення як про доступність, так і про справедливість. Необхідні подальші дослідження, які емпірично вимірюють вплив змін цін на проїзд і структури, необхідні для кращого пояснення результату зміни тарифів та визначення точки балансу між рівнем соціальної справедливості тарифу та можливості відновлення основних засобів

перевізник потрібні подальші дослідження, які емпірично вимірюють вплив змін цін на проїзд і та структуру наданих послуг.

Література:

1. Виговська О.А. Теоретичні підходи до визначення фінансового забезпечення перевезень громадським транспортом. *Вісник ЖДТУ*. 2018. № 1. С. 111–115.

2. Макаренко М.В., Слободян А.А. Сутність транспортної інфраструктури і її місце в ринкових відносинах. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2012. Вип. 21-22(1). С. 6–12. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2012_21-22\(1\)_3](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2012_21-22(1)_3)

3. 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

4. Paulley N., Balcombe R., Mackett R., Titheridge H., Preston J.M., Wardman M.R., Shires J.D., White P. The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy*. 2006. No. 13(4). P. 295–306.

5. Транспорт м. Києва. Головне управління статистики у м. Києві. URL: <http://www.kyiv.ukrstat.gov.ua/p.php3?c=255&lang=1>

6. Середньомісячна заробітна плата штатних працівників за видами економічної діяльності. Головне управління статистики у м. Києві. URL: <http://www.kyiv.ukrstat.gov.ua/p.php3?c=1140&lang=1>