

УДК 330.342.3

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2019-6.5>**Водовозов Є.Н.**

кандидат економічних наук,
доцент кафедри підприємництва та бізнес-адміністрування,
Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова

Палант О.Ю.

доктор економічних наук,
доцент кафедри підприємництва та бізнес-адміністрування,
Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова

РОЗВИТОК ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ СТОЛИЦІ В КОНТЕКСТІ «СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ МІСТА КИЄВА ДО 2025 РОКУ»

У статті, що носить аналітичний характер, розглянуто напрями та перспективи розвитку громадського транспорту міста Києва у світлі прийнятої Київською міською радою Стратегії розвитку міста Києва до 2025 р., що узгоджується з Державною стратегією регіонального розвитку на період до 2020 р. Окреслено головні проблемні питання подолання збитковості підприємств міського громадського транспорту, знаходження джерел фінансування та механізмів для оновлення інфраструктури галузі, вдосконалення методів управління нею, встановлення рівних умов конкуренції для всіх перевізників, завершення коригування нормативно-правової бази щодо роботи міського громадського транспорту, особливо встановлення економічно доцільних тарифів, але пам'ятаючи про те, що міський транспорт – це передусім соціальний транспорт. Доведено, що тільки спираючись на передову економічну науку, фахівці-практики та управлінці місцевого та державного рівнів зможуть подолати кризовий стан галузі, вийти на беззбитковий рівень роботи комунальних транспортних підприємств, а згодом й на отримання ними прибутку.

Ключові слова: стратегія економічного розвитку, міський громадський транспорт, інфраструктура міст, соціальні проблеми, якість життя.

РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА СТОЛИЦЫ В КОНТЕКСТЕ «СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ГОРОДА КИЕВА ДО 2025 ГОДА»

Водовозов Е.Н., Палант А.Ю.

В данной аналитической статье проанализированы направления и перспективы развития общественного транспорта г. Киева в свете принятой Киевским городским советом Стратегии развития города до 2025 г., которая согласуется с Государственной стратегией регионального развития на период до 2020 г. Обозначены основные проблемные вопросы преодоления убыточности предприятий городского общественного транспорта, нахождения источников финансирования и механизмов обновления инфраструктуры отрасли, совершенствования методов управления ею, установления равных условий конкуренции для всех перевозчиков, завершения корректировки нормативно-правовой базы, регламентирующей работу городского общественного транспорта, особенно установления экономически целесообразных тарифов, с учетом того, что городской общественный транспорт – это, прежде всего, социальный вид транспорта. Доказано, что только опираясь на передовую экономическую науку, специалисты-практики и управленцы местного и государственного уровней смогут преодолеть кризисное состояние отрасли, выйти на безубыточный уровень работы коммунальных транспортных предприятий, а впоследствии и на получение ими прибыли.

Ключевые слова: стратегия экономического развития, городской общественный транспорт, инфраструктура городов, социальные проблемы, качество жизни.

DEVELOPMENT OF THE CAPITAL'S PUBLIC TRANSPORT IN THE CONTEXT OF "THE KYIV DEVELOPMENT STRATEGY UNTIL 2025"

Vodovozov Yevgeniy, Palant Oleksii

The analytical article considers directions and prospects of development of public transport of the city of Kyiv in terms of the Kyiv Development Strategy until 2025, implemented by the Kyiv City Council, which is compliant with the State Regional Development Strategy for the period until 2020. The article outlines the main problematic issues of overcoming unprofitability of enterprises of the industry, finding sources of financing and mechanisms for upgrading infrastructure, improving management methods, establishing a level playing field for all carriers, completing adjustments to the legal and regula-

tory framework, setting cost-effective tariffs, but keeping in mind that the public transport is, first of all, social transport. It is proved that only based on advanced economic science it is possible to overcome the crisis state of the industry, to reach the break-even level of work of municipal transport enterprises, and subsequently to profit from them. The ultimate goal of the strategic purpose of long-term development of the city of Kyiv is improving the quality of life of inhabitants of the capital, which should be determined by increasing the economic well-being and comfort of life in the city. The operational development goals of the city of Kyiv in the "Transport and Urban Mobility" sector include the implementation of all 12 principles of sustainable urban mobility, improving road safety, developing public transport and space, and improving the efficiency of managing the city's transport system. It is expected to develop and approve the new General Plan of the capital with the simultaneous implementation of a modern legal and regulatory framework for urban planning, which provides for the development of existing and creation of new social and engineering and transport infrastructure, rather than overuse of existing resources. The measures taken will, among other things, increase the calculated index of comfort of life in Kyiv, raise the standards of quality of life and development of the business environment. The methodology used to calculate performance indicators (or indicators of achieving strategic development goals) took into account many factors that were grouped by fields of activity: economy, politics, culture, etc. This approach made it possible to carry out a comprehensive analysis of the prospects of development of the capital of Ukraine, taking into account the specifics of this city.

Keywords: economic development strategy, urban public transport, urban infrastructure, social problems, quality of life.

Постановка проблеми. Через низку непереборних перешкод, що, на жаль, виникли багато десятиліть тому та досі залишаються нездоланими, міський громадський транспорт продовжує відчувати занепад інфраструктури галузі, скорочення обсягів транспортної роботи, складний фінансовий стан, погіршення якісних та експлуатаційних показників, особливо це відбивається на роботі наймасовішого перевізника – міського комунального електротранспорту. Сьогодні основне завдання економічної науки щодо економіки транспорту – не дати ще далі розвинути кризовому стану галузі, не втратити міський електротранспорт, як це відбулося у низці невеликих міст країни (Костянтинівка, Добропілля, Вуглегорськ, Дзержинськ, Антрацит та Краматорськ, в якому скасували трамвайне сполучення, залишивши тролейбусне), та знайти шляхи його відновлення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Закони функціонування міського громадського транспорту завжди привертала увагу економічної наукової спільноти та дослідників, чий інтерес охоплювали здебільшого практичну площину питань. Особливу увагу приділялося проблематиці забезпечення ефективного функціонування галузі. Найбільш широкомасштабними та ґрунтовними виявилися дослідження О.В. Димченко, В.Х. Далекі, Ю.М. Косого, В.В. Костецького, Т.Б. Кушнір, Л.Г. Чеканової та ін. У своїх роботах ці та інші дослідники висвітлювали технічні, економічні, управлінські аспекти та особливості господарювання підприємств громадського транспорту. Класикою стали роботи В.К. Доли [1], І.С. Єфремова [2] та Г.А. Варелопуло [3]. Протягом останніх років з'явилася досить велика кількість робіт, присвячених питанням економіки транспорту. Так, В.С. Постніков [4], Н.В. Добрава та ін. [5], О.В. Димченко [6] описують сучасні проблеми й обґрунтовують перспективи розвитку системи міського громадського транспорту; закордонним досвідом організації транспортного обслуговування діляться О. Мороз [7] і Т.Г. Затонацька [8]; перспективи розвитку міського транспорту з погляду різних аспектів обговорюють Т.А. Чернявська [9] і К.В. Гнедіна [10]. Авторам статті належать змістовні труди з порушених питань [11–14]. Водночас у сучасній вітчизняній науковій літературі небагато досліджень, присвячених проблематиці забезпечення комплексного, всебічного розвитку системи міських пасажирських перевезень, обговоренню дієвих та ефективних напрямів її реформування хоча б для одного з міст України.

Постановка завдання. Головні проблемні питання: подолання збитковості підприємств міського громадського транспорту, знаходження джерел фінансування та механізмів для оновлення інфраструктури галузі, удосконалення методів управління нею, встановлення рівних умов конкуренції для всіх перевізників, завершення коригування нормативно-правової бази щодо роботи міського громадського транспорту, особливо встановлення економічно доцільних тарифів, пам'ятаючи про те, що міський транспорт – це передусім соціальний транспорт, – залишаються на порядку денному всіх без винятку комунальних підприємств громадського транспорту та міських рад, яким вони підпорядковані. І тільки спираючись на передову економічну науку, фахівці-практики та управлінці місцевого та державного рівнів зможуть подолати кризовий стан галузі, вийти на беззбитковий рівень роботи комунальних транспортних підприємств, а згодом й на отримання ними прибутку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для вирішення основних назрілих проблем розвитку та функціонування транспортної системи необхідно визначити основний зміст та принципи транспортної політики з урахуванням специфіки кожного з міст, де ще зберігся міський громадський транспорт.

Київська міська державна адміністрація розробила та поступово, але невпинно, втілює у сьогоднішнє місто рекомендації, напрями та висновки щодо подальшого життя та розвитку столиці, що винайшли концентроване відображення в документі «Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року» [15], остання редакція якого датується лютим 2017 р.

Стратегія – це основний документ, який визначає найважливіші пріоритети розвитку столиці [15, с. 2]. Громадський (комунальний) транспорт – один із ключових елементів інфраструктури міста, отже, його розвитку в документі, що розглядається, приділено неабияку увагу. «Економічні реалії та потреби суспільства вимагають переоцінки стратегічних пріоритетів, а низка нагальних соціальних проблем, що виникли протягом останніх років, потребує негайного розв'язання» – основний виклик Стратегії.

Згадаємо основні економіко-правові (на відміну від техніко-технологічних) закони, за якими функціонує міський громадський транспорт:

1. Доступність послуги найширшим верствам населення без будь-яких обмежень на підставі оплати згідно з установленними тарифами.

2. Зворотний характер надання послуги, її регулярна та інтенсивна повторюваність відповідно маршруту протягом тривалого часу.

3. Відсутність інституціональних посередників у придбанні послуги (індивідуальний і прямий характер покупки проїзних документів).

4. Обов'язкова участь місцевої влади в регулюванні цього сектору міської інфраструктури, координація та нагляд за діяльністю перевізників – виконавців послуг із перевезення.

5. Масовість послуги – можливість спільного й одночасного її використання незалежними один від одного користувачами (пасажирами).

Усі ці закони повною мірою стали підґрунтям Стратегії розвитку міста Києва до 2025 р. щодо подальшого розвитку та реформування галузі міського пасажирського транспорту.

Залежно від масштабу та строків вирішення поставлених у Стратегії завдань їх можна поділити на стратегічні та тактичні, й усі вони в тому чи іншому обсязі потребують інвестиційних вливань. Стратегія залучення інвестицій, описана в документі, включає стратегічний аналіз та вибір об'єкта інвестування, визначає заходи щодо реалізації стратегії залучення інвестицій у розвиток економіки міста, зокрема у транспорт столиці. Усі заходи, що пропонуються в останній редакції документа, забезпечені відповідністю вимогам новоприйнятих нормативно-правових актів, а також гармонізовані з Державною стратегією регіонального розвитку на період до 2020 р. [16] та відповідають принципам державної регіональної політики.

Стратегічна ціль довгострокового розвитку міста Києва кінцевою метою ставить підвищення якості життя мешканців столиці, що має визначатися підвищенням економічного добробуту і комфорту життя у місті. Серед секторів розвитку міста Києва визначений і сектор «Транспорт та міська мобільність», що входить у стратегічну ціль «Підвищення комфорту життя мешканців м. Києва».

Серед пріоритетів розвитку міста Києва – підвищення якості сервісу для мешканців. Вони орієнтовані на споживача та роблять доступною та надійною його інфраструктуру. А сталий розвиток міста включає баланс економічного, соціального та екологічного складників, де присутня збалансована структура бюджетних видатків. Усе це повною мірою відноситься до громадського транспорту столиці, який повинен

стати найбільш розвиненим, економічно збалансованим та найекологічнішим у країні, маючи на увазі, що він, перш за все, орієнтований на потреби споживача та є соціальним видом транспорту.

Оперативні цілі розвитку міста Києва за сектором «Транспорт та міська мобільність» включають запровадження всіх 12 принципів сталої міської мобільності, підвищення безпеки дорожнього руху, розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і немоторизованих транспортних засобів, а також підвищення ефективності управління транспортною системою міста.

Серед індикаторів досягнення стратегічних цілей розвитку міста Києва в розділі «Якість життя» приводиться розрахунковий індекс комфорту життя, що повинен зрости в 1,9 рази і досягнути величини 191 до 2025 р. (для 2015 р., що був прийнятий за точку відліку, він становив 100) [15, с. 20]. Усе це вкладається в тезу, що «потреби та інтереси мешканців м. Києва є визначальними під час формування довгострокового бачення розвитку міста». Наведемо опис розрахункового індексу комфорту життя у місті Києві щодо сектору «Транспорт та міська мобільність». Ваговий коефіцієнт для сектору, що розглядається, визначений у 21% від загального індикатора за всіма секторами міського розвитку (табл. 1). Тобто транспорт займає більше п'ятої (майже чверть) частини від загального обсягу економічних перетворень міста.

Як видно з табл. 1, до 2025 р. повинна підвищитися протяжність ліній комунального транспорту, повинен пройти перерозподіл поїздок серед мешканців за видами транспорту, підвищитися кількість мешканців міста, що використовують громадський транспорт, з одночасним зменшенням тих, хто використовує власний автомобіль, та, крім того, прогнозується суттєве зменшення кількості загиблих у ДТП, а поїздки в громадському транспорті стануть більш комфортними внаслідок зменшення часу, що пасажирі проводять усередині транспортних засобів. Слід зазначити, що за даними досліджень, які були проведені в 227 округах 45 штатів США, встановлено, що чим більше мешканці міст використовують громадський транспорт, тим нижчий рівень ожиріння мешканців. Отже, оновлений громадський транспорт суттєво перетворить не тільки загальну картину міста, а й вплине на якість життя кожного мешканця столиці.

Таблиця 1. Опис розрахункового індексу комфорту життя у місті Києві сектору «Транспорт та міська мобільність» щодо розвитку громадського транспорту [15]

| № | Показники | 2015 р. | 2020 р. | 2025 р. |
|----|--|------------------|------------------|------------------|
| 1. | Частка населення, що витрачає не більше 60 хвилин на поїздки наземним громадським транспортом до центру міста, % | 35 | 55 | 75 |
| | Частка населення, що витрачає не більше 45 хвилин на поїздки наземним громадським транспортом «дім-робота», % | 77 | 82 | 90 |
| 2. | Коефіцієнт використання автомобіля | 0,9 | 0,7 | 0,5 |
| 3. | Кількість загиблих у ДТП, осіб/100 тис мешканців | 4,6 | 3,3 | 2,3 |
| 4. | Розподіл поїздок за видами транспорту, % пішоходів / % вело / % громадський транспорт / % автомобіль | 35 / 0 / 37 / 28 | 33 / 3 / 37 / 27 | 32 / 5 / 37 / 26 |
| 5. | Протяжність ліній комунального громадського електротранспорту (трамвай, тролейбус), км/100 тис мешканців | 43,6 | 47,2 | 51,0 |
| 6. | Проведення щорічного незалежного аудиту фінансової звітності КП «Київпастранс», КП «Київський метрополітен», КК «Київвавтордор», КП «Київтранспарксервіс» із подальшою публікацією аудиторського висновку на офіційних вебсайтах цих підприємств | ні | так | так |

Ключові умови успішної імплементації Стратегії в розрізі фінансового забезпечення [15, с. 23, 133] (для сфери міського громадського транспорту як дотаційного сектору економіки це найбільш важливо) включають: залучення коштів державного та місцевого бюджетів, коштів приватних інвесторів та власних ресурсів підприємств, коштів державних цільових програм, коштів допомоги ЄС, інших міжнародних донорів та міжнародних фінансових організацій; використання змішаних форм фінансування, у т. ч. державно-приватного партнерства, співфінансування з боку мешканців тощо; залучення коштів міжнародних фінансових організацій та донорів; пошук меценатів та спонсорів для реалізації соціально значимих проектів. У разі реалізації такої широкомасштабної фінансової інтервенції є всі підстави визволити міський громадський транспорт загального користування з тривалого кризового стану.

Розвиток економіки міста Києва в останні роки демонструє нестійку динаміку. Лише стимулювання інноваційно орієнтованих проектів дасть змогу поліпшити становище. Для підприємств громадського транспорту це, перш за все, всебічне та всеосяжне впровадження електронних безготівкових розрахунків за проїзд в транспорті, що, без сумніву, наблизить рівень розвитку нашої транспортної системи до рівня розвитку громадського транспорту країн ЄС.

Цей та інші інноваційні транспортні проекти неможливі без залучення інвестицій в економіку міста Києва. На жаль, складна економічна ситуація та зменшення активності інвесторів призвели до скорочення обсягів реалізації інвестиційних проектів. Для запобігання цьому в Стратегії [15, с. 32] передбачено спрощення процедур інвестування в різні сфери життєдіяльності/економіки міста; розроблення системи преференцій/пільг для інвесторів пріоритетних галузей розвитку міста; стабілізація фінансового становища міста (у т. ч. зниження боргового навантаження на міський бюджет). Усе це якнайкраще вкладається в концепцію інвестиційно-інноваційного розвитку транспортної системи Києва та її ланки – громадського транспорту, особливо в плані «зниження боргового навантаження на міський бюджет», бо під час впровадження систем електронних безготівкових розрахунків на міському громадському транспорті суттєво підвищиться рівень збору виручки за надані послуги, отже, місцевий бюджет, що нині забезпечує фінансування підприємств-перевізників громадського транспорту, може бути розвантажений з одночасним підвищенням рівня бюджетних надходжень від останніх.

Серед індикаторів результативності залучення інноваційних проектів є пункт «створення публічного реєстру інвестиційних проектів м. Києва» [15, с. 33]. Так, згідно зі Стратегією, він повинен бути не тільки створений, а й буде впроваджено проектний підхід до управління інвестиційними програмами та проектами впродовж усього їхнього життєвого циклу на основі сучасних міжнародних практик. Це, крім іншого, надасть публічності діяльності київської влади.

Стратегія передбачає розроблення і затвердження нового Генерального плану столиці з одночасним впровадженням сучасної нормативної та законодавчої бази планування міських просторів [15, с. 41–42], що передбачає забезпечення розвитку наявної і створення нової соціальної та інженерно-транспортної

інфраструктури (а не надмірне використання ресурсу існуючої) й реформування інституту пайової участі у створенні інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури, ініціювання змін до державних будівельних норм із метою забезпечення їх відповідності сучасним вимогам. Усі ці зміни позитивно відіб'ються на функціонуванні та розвитку транспортної інфраструктури столиці.

Як відомо, міський громадський транспорт – трамвай, тролейбус, метрополітен – один із найбільших споживачів електроенергії. У Стратегії лише пунктиром позначено шляхи підвищення ефективності споживання енергоресурсів [15, с. 53]: впровадження енергозберігаючих технологій та створення систем дистанційного моніторингу та управління енергоспоживанням. Транспортникам для успішного проведення робіт з енергозбереження не вистачає цієї загальної інформації.

Однак є в Стратегії моменти, що надихають на можливість виведення громадського транспорту на беззбиткову основу. Це, перш за все, розроблення і затвердження стратегічного документа з розвитку міського транспорту «План сталої міської мобільності міста Києва» [15, с. 58–60], який містить шляхи вирішення застарілих питань:

- з оптимізації транспортного попиту, коли частка населення, що витрачає не більше 45 хвилин на реалізацію транспортної кореспонденції «дім – робота» та «робота – дім», зросте із 77% (дані за 2015 р.) до 90% до 2025 р.;

- з оптимізації транспортної пропозиції, коли відбудеться розвантаження міста в години пік від комерційної логістики шляхом регулювання годин доставки товарів; підвищиться транспортна ефективність експлуатації мостів через р. Дніпро; будуть влаштовані виділені та відокремлені смуги для проїзду громадського транспорту; та, нарешті, буде оптимізована маршрутна мережа громадського транспорту;

- з інформатизації транспортної системи, що передбачає розроблення динамічної транспортної моделі міста Києва; впровадження інтелектуальних систем керування дорожнім рухом та рухом громадського транспорту; інтеграція єдиної міської системи відеоспостереження із системою керування дорожнім рухом та рухом громадського транспорту; автоматизація диспетчерського керування міським громадським транспортом, що передбачає обладнання рухомого складу GPS-трекерами, бортовими комп'ютерами та впровадження електронних шляхових листів; створення єдиного транспортного Інтернет-порталу Києва;

- з удосконалення системи та порядку паркування;

- зі зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище шляхом збільшення частки електротранспорту в структурі пасажирських перевезень та зменшення кількості малих за пасажирською місткістю автобусів, що виходять на лінію.

У разі реалізації «Плану сталої міської мобільності міста Києва» є надія, що громадському транспорту як на важливій частці міської інфраструктури нарешті буде приділено достатньо уваги та виділено коштів. Громадський транспорт стане в пріоритеті в дорожньому русі, підвищиться його привабливість для пасажирів, а частина громадян пересяде із власних автомобілів у комунальні наземні транспортні засоби.

Розвиток громадського транспорту столиці в Стратегії виокремлений ще такими дієвими кроками [15, с. 61–62]:

- пріоритетний розвиток систем швидкісного рейкового транспорту, а саме: об'єднання ліво– та правобережної трамвайних мереж, що також передбачає оптимізацію та розвиток маршрутної мережі, підвищення якості послуг, оптимізацію розкладу руху;
- розвиток мережі метрополітену;
- пріоритетний розвиток систем швидкісного тролейбусного та автобусного сполучення;
- створення транспортно-пересадочних вузлів;
- оновлення рухомого складу, заміна існуючого на більш місткий та низькопідлоговий;
- підвищення комфортності та безпеки зупинок;
- упровадження нічних маршрутів та маршрутів вихідного дня (на основі аналізу попиту).

Упровадження перерахованих заходів зробить громадський транспорт столиці дійсно орієнтованим на потреби споживача, підвищить якість обслуговування, забезпечить комфорт та безпеку пересувальників киян та гостей міста.

Потребує заміни й застаріла модель управління транспортною інфраструктурою міста. Для її заміни в Стратегії передбачено такі кроки (наводимо частково) [15, с. 62–63]:

- створення постійно діючого дорадчого органу з питань розвитку транспортної інфраструктури при Департаменті транспортної інфраструктури КМДА;
- реорганізація, підвищення операційної ефективності та прозорості діяльності галузевих підприємств;
- упорядкування послуг, що здійснюються приватними перевізниками;
- упровадження системи безготівкової оплати проїзду та єдиного електронного квитка з широким набором тарифів;
- створення єдиного диспетчерського центру керування комунальним транспортом;
- аналіз та прогнозування розвитку транспортної системи міста на основі статичної та динамічної транспортних моделей міста.

Після реалізації зазначених у Стратегії заходів громадський транспорт столиці повинен стати більш пристосованим для потреб міста. Основні наявні та прогнози показники його функціонування наведено в табл. 2.

Як видно з даних табл. 2, у Києві до 2025 р. значно поліпшиться ситуація з оновленням рухомого складу всіх видів громадського транспорту, суттєво оновиться контактна мережа, громадський транспорт буде в пріо-

ритеті в дорожньому русі, зменшиться частка автобусів малої місткості (переважно приватних перевізників), що найбільш суттєво впливають на забруднення вихлопними газами повітряного простору над містом та створюють плутанину в дорожньому русі та на зупинках.

Ще одне суттєве питання організації роботи громадського транспорту – перевезення пільгових пасажирів. Пам'ятаючи, що громадський транспорт виконує функцію соціального виду транспорту, місцевий та державний бюджети залишаються боржниками перед підприємствами-перевізниками за перевезення ними пільговиків. Стратегія передбачає вирішення цієї проблеми шляхом упровадження механізму монетизації різних видів соціальної допомоги [15, с. 67]. Будемо сподіватися, що ця фраза передбачає й монетизацію пільгових перевезень. При цьому соціально відповідальний підхід до діяльності транспортних підприємств буде збережений та буде спрощений та прискорений процес отримання затверджених пільг.

Зупинимось не так докладно ще на деяких аспектах Стратегії щодо діяльності громадського транспорту:

- у сфері надання туристичних послуг, обсяги яких постійно зростають, теж задіяний громадський транспорт. Його підвищена інформатизація буде на користь туристам;
- у сфері вдосконалення системи надання екстреної допомоги суттєву роль відіграє своєчасність медичної допомоги за можливих ДТП та інших надзвичайних ситуацій на транспорті;
- у сфері соціальної підтримки – відсоток транспортних засобів, в яких забезпечено доступність та комфортність людей з інвалідністю, має бути доведений до 100;
- у сфері реалізації концепції Kyiv Smart City транспорт відіграє суттєву роль, об'єднуючи всі інші ланки цього високоінтелектуального процесу;
- у сфері популяризації здорового способу життя громадський транспорт відповідає за його просування, популяризує, наприклад, велосипедний вид транспорту та пішохідні прогулянки і біг; окрім того, транспортні комунальні підприємства – великі за кількістю працюючих та наявною допоміжною інфраструктурою, до складу якої входять спортивні комплекси та інші заклади активного відпочинку. Усі вони повинні стати елементами мотиваційно-спортивного середовища та запрацювати не тільки на користь своїх робітників, а й інших жителів міста;
- у сфері екополітики та охорони довкілля – викиди забруднюючих речовин у повітря (діоксиду вуглецю,

Таблиця 2. Основні показники функціонування громадського транспорту міста Києва [15]

| № | Показники | Одиниці виміру | 2015 р. | 2020 р. | 2025 р. |
|----|--|----------------|---------|---------|---------|
| 1. | Середній знос рухомого складу | % | | | |
| | – метрополітену | | 84 | <45 | <25 |
| | – тролейбусів | | 26 | <25,5 | <25 |
| | – трамваїв | | 89 | <45 | <25 |
| | – автобусів | | 59 | <40 | <25 |
| 2. | Частка трамвайної і тролейбусної контактної мережі, що потребує заміни | % | 60 | <40 | <25 |
| 3. | Частка виділених смуг руху наземного громадського транспорту до загальної протяжності шляхів міста | % | 6 | 10 | 18 |
| 4. | Частка перевезень автобусами малої місткості від загальної кількості пасажирських перевезень | % | 24 | 18 | 13 |

діоксиду сірки, оксиду азоту тощо) повинні суттєво зменшитися. Це може бути досягнуто за рахунок перерозподілу структури громадського транспорту на користь електричного, автомобільний громадський транспорт, що залишився (автобуси), повинен бути замінений на більш місткий, викиди якого відповідають стандартам ЄС;

– у сфері впорядкування та розвитку публічного простору Стратегія потребує впровадження єдиної вуличної навігації українською та англійською мовами, впровадження системи освітлення магістралей, упорядкування території шляхом зменшення кількості тимчасових споруд для ведення підприємницької діяльності, що позбавить зупинки та шляхи рейкового електротранспорту від захаращення, чим підвищить безпеку та швидкість руху громадського транспорту;

– у сфері контролю над утриманням міського простору – вжиття заходів за посиленням контролю у сфері надання дозвільних документів, що регламентують підключення до комунікацій, та посилення відповідальності за самовільне підключення до комунікацій. На жаль, недобросовісні підприємці самовільно підключаються до електромереж, які знаходяться на балансі комунальних транспортних підприємств;

– у сфері освіти – забезпечити в достатній кількості випуск кадрів для комунального транспорту як вищої кваліфікації, так і водіїв транспортних засобів, оновити матеріально-технічну та навчально-методичну бази спеціалізованих навчальних закладів і забезпечити достатню кількість педагогів та наставників;

– у сфері кадрового забезпечення – підвищити рівень заробітної плати та ввести систему мотивації працівників;

– у сфері профілактики правопорушень на транспорті – вжити відповідні роз'яснювальні заходи; на автошляхах упровадити автоматизовану систему відеоспостереження;

– у сфері цивільного захисту – створити мережу інформування населення у разі виникнення надзвичайних

ситуацій на транспорті; підключити всі одиниці рухомого складу до створеного програмно-технічного комплексу єдиної системи оперативно-диспетчерського управління.

Висновки з проведеного дослідження. Вжиті заходи, крім іншого, підвищать розрахунковий індекс комфорту життя в Києві, стандарти якості життя та розвиток бізнес-середовища. Методика, що використовувалася для розрахунку індикаторів результативності (або індикаторів досягнення стратегічних цілей розвитку) для міста Києва, враховувала багато чинників, що були згруповані за сферами діяльності (економіка, політика, культура тощо). Такий підхід дав змогу провести комплексний аналіз перспектив розвитку столиці України з урахуванням специфіки цього міста.

Отже, пріоритетними завданнями щодо подальшого зростання привабливості міста та перетворення його на сучасний високорозвинений та комфортний мегаполіс є вдосконалення існуючої нормативно-законодавчої бази та забезпечення належного інституційно-організаційного забезпечення, вдосконалення управління підприємствами, зокрема реформування їхньої організаційної структури, пошук реальних механізмів фінансування, реалізація концепції Kyiv Smart City, створення системи середньо- та короткострокового прогнозування і планування економічного та соціального розвитку міста.

Для галузі громадського транспорту – це впровадження безготівкових (електронних) розрахунків за проїзд у міському транспорті; встановлення тарифів, які покривають фактичні витрати на перевезення пасажирів, що, своєю чергою, зумовить зменшення навантаження на бюджет та підвищить податкові надходження; оновлення парку рухомого складу та реконструкція мережі трамвайних та тролейбусних ліній; монетизація пільг, що надаються на громадському транспорті; всебічне підвищення інвестиційної привабливості галузі, а також завершення розроблення Генерального плану розвитку міста та динамічної транспортної моделі Києва.

1. Доля В.К. *Пасажирські перевезення*. Харків : Форт, 2011. 504 с.

2. Ефремов И.С., Кобозев В.М., Юдин В.А. *Теория городских пассажирских перевозок*. Москва : Высшая школа, 1980. 535 с.

3. Варелопуло Г.А. *Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте*. Москва : Транспорт, 1981. 200 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 електротранспорту*. 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. URL: <http://economics.ohu.ua/files/archive/2015/n1.html> (дата звернення: 12.10.2019).

9. Чернявская Г.А. *Проблемы и перспективы развития предприятий транспортной сферы в контексте обеспечения экономической самодостаточности и национальной безопасности*. Формування ефективної моделі розвитку підприємства в умовах ринкової економіки : тези IV міжнар. наук.-практ. конф., м. Житомир, 24–25 листопада 2016 р. Житомир, 2016. URL: <http://eztiur.ztu.edu.ua/123456789/6057> (дата звернення: 12.10.2019).

10. Гнедіна К.В. *Проблеми та перспективи розвитку міського електричного транспорту*. Вісник Чернігівського державного технологічного університету. 2017. № 74. С. 11–19.

11. Палант О.Ю. *Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту* : монографія. Харків : Золоті сторінки, 2016. 360 с.

12. Проблеми реструктуризації підприємств наземного електричного транспорту : монографія / С.Н. Водовозов та ін. Харків : Золоті сторінки, 2018. 208 с.

13. Палант О.Ю. Теоретико-методологічні засади управління системною модернізацією підприємств міського електричного транспорту : дис. ... док. економ. наук : 08.00.04. Харків, 2017. 459 с.

14. Водовозов С.Н. Організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств міського електричного транспорту : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2018. 261 с.

15. Про затвердження Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року : Рішення IV сесії VIII скликання Київської міської ради «Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 15 грудня 2011 року № 824/7060» від 6 липня 2017 р. № 724/2886. URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/5FB5A5660E66740DC22581710068840C?OpenDocument (дата звернення: 13.10.2019).

16. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 серпня 2014 р. № 385. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-n> (дата звернення: 13.10.2019).

1. Dolia V.K. (2011) *Passazhirski perevezennia [Passenger transportation]*. Kharkiv: Fort. (in Ukrainian)

2. Yefremov, I.S., Kobozev, V.M. and Yudin, V.A. (1980) *Teoriya gorodskikh passazhirskikh perezovozok [The theory of urban passenger transportations]*. Moscow: Vysshaya shkola, USSR, 535 p. (in Russian)

3. Varelopulo, G.A. (1981) *Organizatsiya dvizheniya i perezovozok na gorodskom passazhirskom transporte [Organisation of traffic and passenger service of urban passenger transport]*. Transport, Moscow, USSR, 200 p. (in Russian)

4. Postnikov V.S. (2018) *Suchasni problemy ta perspektivy rozvytku system mis'koho transport [Modern problems and prospects of urban transport systems development]*. *Economic analysis*, vol. 28, no. 2, pp. 64–70. (in Ukrainian)

5. Dobrova N.V., Osypova M.M., Nechepurenko M.S. (2017) *Napryamy udoskonalennya diyal'nosti mis'koho elektrotransportu [Directions of improvement of activity of city electric transport]*. *Black Sea Economic Studies*, vol. 14, pp. 58–64. (in Ukrainian)

6. Dimchenko O.V., Kurdu A.C. (2014) *Obruntuuvannya tendentsiy rozvytku pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu u konteksti yevrointegratsiynykh protsesiv v Ukraini [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. (in Ukrainian)

7. Moroz O. (2013) *Zakordonnyy dosvid orhanizatsiyi transportnoho obsluhovuvannya naseleennya v mistakh [Foreign experience in the organization of transport services in urban areas]*. *Economic analysis*, vol. 12, no 3, pp. 222–225. (in Ukrainian)

8. Zatonatskaya T.G. (2015) *Rozvytok transportnoho sektoru ekonomiky Ukrainy: isnuuyuchyy stan ta yevropeys'kyi dosvid [Development of the transport sector of the Ukrainian economy: the current state and European experience]*. *Ekonomika: realiyi chasu [Economics: realities of time]* (electronic journal), no. 1(17), pp. 180–189. Available at: <http://economics.ohu.ua/files/archive/2015/n1.html> (assessed 12 October 2019).

9. Chernyavskaya T.A. (2016) *Problemy y perspektivy razvytyya predpryyatyy transportnoy sfery v kontekste obespechenyya ekonomicheskoy samodostatochnosti y natsyonal'noy bezopasnosti [Problems and prospects of development of enterprises of the transport sphere in the context of ensuring economic self-sufficiency and national security]*. *Proceedings of the Formuvannya efektyvnoyi modeli rozvytku pidpryyemstva v umovakh rynkovoyi ekonomiky (Ukraine, Zhytomyr, November 24–25, 2016)*, Zhytomyr. Available at: <http://eztuir.ztu.edu.ua/123456789/6057> (assessed 12 October 2019).

10. Hnedina K.V. (2017) *Problemy ta perspektivy 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. (in Ukrainian)

11. Palant O. (2016) *Stratehiya systemnoyi modernizatsiyi mis'koho elektrychnoho transportu [Strategy of system modernization of urban electric transport]*. Kharkiv: Golden Pages. (in Ukrainian)

12. Vodovozov Yu.N. and other (2018) *Problemy restrukturyzatsiyi pidpryyemstv nazemnoho elektrychnoho transport [Problems of restructuring enterprises of land electric transport]*. Kharkiv: Golden Pages. (in Ukrainian)

13. Palant O.Y. (2017) *Teoretyko-metodolohichni zasady upravlinnya systemnoyu modernizatsiyeyu pidpryyemstv 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. (in Ukrainian)

14. Vodovozov Y.N. (2018) *Orhanizatsino-ekonomichnyy mekhanizm restrukturyzatsiyi pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transport [The Organizational and Economic Mechanism for Restructuring Urban Electric Transport Enterprises]* (PhD Thesis), Kharkiv: O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv. (in Ukrainian)

15. Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku mista Kyieva do 2025 roku : Rishennia IV sesii VIII sklykannia Kyivskoi miskoi rady «Pro vnesennia zmin do rishennia Kyivskoi miskoi rady vid 15 hrudnia 2011 roku № 824/7060» vid 6 lypnia 2017 r. № 724/2886. URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/5FB5A5660E66740DC22581710068840C?OpenDocument (assessed 13 October 2019).

16. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi stratehii rehionalnoho rozvytku na period do 2020 roku : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 6 serpnia 2014 r. № 385. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-n> (assessed 13 October 2019).