УДК 656.072

НАРАХУВАННЯ КОМПЕНСАЦІЙ ПЕРЕВІЗНИКАМ У МІСЬКОМУ ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ

Доц. Потаман Н., Гайдук М.
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
n.potaman@khadi.kharkov.ua

Сучасний етап розвитку міського громадського транспорту в Україні характеризується зростанням потреб у підвищенні якості пасажирських перевезень, забезпеченні фінансової стабільності перевізників та формуванні прозорих механізмів нарахування компенсацій. У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року однією зі стратегічних цілей визначено забезпечення якісних пасажирських перевезень і безперешкодної мобільності населення, що передбачає створення економічно обґрунтованих механізмів фінансування громадських перевезень [1]. Одним із ключових напрямків є розробка технологій нарахування компенсацій перевізникам за виконання суспільно важливих перевезень із урахуванням реальних експлуатаційних витрат та доступності транспортних послуг для соціально вразливих груп населення.

Проблема ефективного розвитку міського пасажирського транспорту залишається одним із пріоритетних напрямків сучасних наукових досліджень. Європейська комісія у своїх стратегічних документах постійно наголошує на важливості формування збалансованої транспортної політики, орієнтованої на забезпечення доступності, екологічності та економічної ефективності міських перевезень [2–4]. Для досягнення цієї мети було прийнято Регламент (ЄС) № 1370/2007, ухвалений Європейським Парламентом та Радою ЄС у 2007 році, який встановив єдині принципи державного фінансування та чітко визначив умови компенсації витрат перевізників [5].

Дослідження впливу імплементації Регламенту (ЄС) № 1370/2007 у країнах ЄС показало, що використання громадського транспорту у 2000–2012 рр. в середньому зросло на ~8 %, підвищилася прозорість фінансування та чіткість контрактів, а моделі договорів (net cost, gross cost, cap-and-share) варіюються залежно від локального контексту [6]. Водночас результати суттєво різняться між країнами та містами і залежать від національного законодавства, структури ринку, рівня фінансування та управлінської спроможності місцевих органів влади.

Значна увага в науковій літературі приділяється аналізу ефективності моделей договорів між органами влади та перевізниками. Sheng D. та Meng Q. систематизували міжнародний досвід і дійшли висновку, що ефективність договірних моделей суттєво залежить від місцевого контексту, а універсального типу договору не існує [7]. Hensher D. та Stanley J. досліджували контракти, засновані на результативності (Performance-Based Contracting – PBC), де обсяг виплат перевізнику залежить не від кількості виконаних рейсів, а від досягнення визначених показників якості [8–9]. Встановлено, що PBC-моделі найкраще працюють у поєднанні з моделлю gross cost, де орган влади контролює тарифну політику, а оператор зосереджується на виконанні сервісних стандартів.

У системі міського громадського транспорту якість послуг оцінюють за низкою ключових показників ефективності (KPI), які дають змогу комплексно виміряти роботу перевізника. До найважливіших з них належать регулярність виконання рейсів та точність дотримання розкладу, коефіцієнт виконання рейсів, доступність рухомого складу, показники безпеки, рівень чистоти та комфорту в салонах, а також рівень задоволеності користувачів [7–9]. Запровадження договорів, орієнтованих на результативність, передбачає перенесення значної частини операційних, технічних та сервісних ризиків на перевізника, а система бонусів і штрафів стимулює підтримання високої якості послуг.

Практичні результати досліджень підтверджують ефективність застосування договорів, орієнтованих на результативність. У місті Порту (приклад Metro do Porto) за 2010–2016 роки було досягнуто зростання пасажирообігу на 10,9 %, скорочення витрат на 1 пас.-км на 19,5 %, зростання доходів без субсидій на 23,7 % та збільшення коефіцієнта покриття

витрат без субсидій з 72 % до понад 110 % [10]. Це демонструє, що РВС здатні одночасно підвищувати якість, ефективність та фінансову сталість міського транспорту.

Аналіз українського законодавства свідчить про значну невідповідність чинної нормативно-правової бази сучасним європейським підходам до організації роботи громадського транспорту в містах. Нормативно-правова база України є фрагментованою та застарілою, оскільки роботу громадського транспорту регулюють три основних законодавчих акти – «Про залізничний транспорт», «Про міський електричний транспорт» та «Про автомобільний транспорт» [11–14], кожен з яких регулює різні види транспорту окремо, що перешкоджає їхній синергії. Існуюча практика нарахування компенсацій у містах є фрагментованою, залежить від виду транспорту та створює умови для «подвійного фінансування», що ускладнює контроль бюджетних витрат.

На основі аналізу європейських практик у дослідженні запропоновано два альтернативні варіанти формування компенсацій. Перший варіант передбачає використання моделі договорів з нарахуванням компенсації на підставі виконаної транспортної роботи (gross cost) із централізацією доходів та KPI-орієнтованими бонусами й штрафами. Другий варіант – гібридна модель (gross cost + revenue share), що поєднує покілометрову оплату з частковим залишенням доходів перевізника та коригуванням розрахункових ставок залежно від показників якості. Обидва варіанти спрямовані на уніфікацію підходу між видами транспорту та прив'язку компенсацій до фактичної якості послуг.

Таким чином, огляд літератури засвідчує, що успішні системи громадського транспорту базуються на чітких договорах, прив'язаних до вимірюваних показників якості, та включають прозоре фінансування, розподіл ризиків і систему стимулів та санкцій. Ключем до успіху є використання KPI, що гарантує прив'язку компенсацій до фактичної якості послуг. Реформування української системи компенсацій є критично необхідним для приведення її у відповідність до європейських стандартів і забезпечення фінансової стабільності перевізників. Запропоновані моделі можуть бути впроваджені в Україні вже сьогодні, а їх апробація стане важливим етапом адаптації української транспортної системи до вимог ЄС.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text (дата звернення: 15.01.2026).

2. World Bank. Paris Handbook: Good Practices – Who Pays for What? Washington, 2024. 112 p.

3. Bergamaschi Tavares V., Trichês Lucchesi S., Larranaga A. M., Bettella Cybis H. B. Influence of public transport quality attributes on user satisfaction of different age cohorts. Case Studies on Transport Policy. 2021. Vol. 9, Issue 3. P. 1042–1050.

4. Abenoza R. F., Cats O., Susilo Y. O. Determinants of traveler satisfaction: Evidence for non-linear and asymmetric effects. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour. 2019. P. 339–356.

5. Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council. URL: https://www.legislation.gov.uk/eur/2007/1370/adopted (дата звернення: 18.01.2026).

6. Study on economic and financial effects of the implementation of Regulation 1370/2007 on public passenger transport services. URL: https://transport.ec.europa.eu (дата звернення: 08.01.2026).

7. Sheng D., Meng Q. Public bus service contracting: A critical review and future research opportunities. Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2020. URL: https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.102853.

8. Hensher D. A., Stanley J. Performance-based quality contracts in bus service provision. Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol. 37(6). P. 519–538.

9. Sheng D., Meng Q. Public bus service contracting: A critical review and future research opportunities. Research in Transportation Economics. 2020. Vol. 83(C).

10. Coutinho dos Santos M., Pinto J. M., Verga Matos P. Performance-Based contracting of urban transport operation Services: Evidence from Porto's Light-Rail. Case Studies on Transport Policy. 2024. Vol. 16. Article 101193.

11. Потаман Н. В., Орда О. О., Орда О. М. Аналіз аспектів планування сталої міської мобільності в контексті євроінтеграційних реформ в Україні. Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки. 2024. Вип. 10(41), Ч. ІІ. С. 188–195.

12. Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 № 273/96-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/c273/96-%D0%B2%D1%80#Text (дата звернення: 20.01.2026).

13. Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text (дата звернення: 20.01.2026).

14. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text (дата звернення: 20.01.2026).

УДК 656.135:658.7

ФОРМУВАННЯ РАЦІОНАЛЬНОЇ МАРШРУТНОЇ МЕРЕЖІ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЯМИ

Здоб. Тарасов І.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

wolf949@ukr.net

Автомобільний транспорт відіграє ключову роль у функціонуванні транспортної системи України, забезпечуючи доставку вантажів між виробниками, логістичними центрами, торговельними підприємствами та кінцевими споживачами. Його особливе значення визначається високою мобільністю, можливістю організації доставки безпосередньо «від дверей до дверей», широкою мережею автомобільних доріг та здатністю оперативно змінювати маршрути відповідно до потреб вантажовласників [1-4].

Сучасний стан транспортної системи України формується під впливом воєнних, економічних та інфраструктурних факторів. Після 2022 року відбулася суттєва трансформація логістичних ланцюгів, змінилися напрямки вантажопотоків та зросло значення автомобільного транспорту.

Однією з головних проблем залишається нерівномірність вантажопотоків. Автомобіль може бути повністю завантажений у прямому напрямку, але повертатися частково завантаженим або порожнім. Це знижує коефіцієнт використання пробігу та збільшує собівартість перевезень.

Водночас сучасні умови функціонування транспортної системи України суттєво ускладнюють організацію вантажних перевезень. Повномасштабна війна спричинила пошкодження транспортної інфраструктури, зміну напрямів вантажопотоків, обмеження роботи окремих транспортних коридорів та необхідність перебудови логістичних ланцюгів. За оцінкою Світового банку, потреби України у відновленні транспортного сектору станом на кінець 2025 року зросли приблизно на 24 % порівняно з попередньою оцінкою, зокрема через посилення атак на залізничну та портову інфраструктуру [5-9].

У таких умовах автомобільні перевезення набувають особливого значення як найбільш гнучкий елемент логістичної системи. Світовий банк зазначає, що після початку повномасштабного вторгнення саме автомобільні вантажні та пасажирські перевезення відіграють ще більшу роль, оскільки можливості авіаційного та морського транспорту залишаються обмеженими. Одночасно транспортна галузь стикається з дефіцитом водіїв, механіків та фахівців з логістики.

Статистичні дані також свідчать про відновлення та зростання обсягів автомобільних вантажних перевезень. За попередніми даними за січень–серпень 2026 року,