

*Західноукраїнський національний університет*  
**НОРМАТИВНА БАЗА ДІЯЛЬНОСТІ МІСЬКОГО МАРШРУТНОГО  
ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**  
**REGULATORY BASE OF CITY ROUTE PASSENGER TRANSPORT ACTIVITIES**

Нормативно-правовою базою діяльності міського маршрутного пасажирського транспорту в Україні є законодавчі та нормативні акти, які забезпечують задоволення потреб населення у якісному перевезенні в умовах ринкових відносин.

Основою роботи міського маршрутного пасажирського транспорту є Закон України “Про місцеве самоврядування” від 21 травня 1997 року № 280/97 [5] (зі змінами), “Про транспорт” від 10 листопада 1994 року № 232/94-В [6], “Про міський електричний транспорт” від 29 червня 2004 року № 1914-IV [7], “Про автомобільний транспорт” від 23 лютого 2006 року № 3492-IV [8].

Законом України “Про транспорт” [6], передбачено такі завдання державного управління в галузі транспорту: своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і громадського виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Органами державне управління в галузі транспорту є Міністерство інфраструктури України, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування також зобов’язані забезпечувати формування автобусної маршрутної мережі загального користування й мережі таксомоторних стоянок та розробляти перспективи їх розвитку; організувати утримання в належному стані проїзної частини автомобільних доріг та під’їздів (на міських автобусних маршрутах загального користування) і в разі завдання матеріальних збитків автомобільному перевізнику, що обслуговує автобусний маршрут загального користування, тощо.

Детальніше відносини між суб’єктами перевізного процесу пасажирів у містах визначаються постановами Кабінету Міністрів України (КМУ) та наказами Міністерства інфраструктури України. У найбільшій мірі це стосується постанов КМУ про затвердження “Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту” [3], “Порядку проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування” [1], “Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом” [5]. Ці нормативні документи ретельно розподіляють ролі в транспортному процесі перевезень пасажирів у містах між замовниками транспортних послуг, перевізниками і пасажирями. Замовником перевезень на міських маршрутах є виконавчі органи міських рад, які затверджують маршрут загального користування та розклад руху на ньому. При визначенні обсягів замовлення транспортної роботи на маршрутах замовник повинен дотримуватися Державних Будівельних Норм (ДБН) 360-92 [2], відповідно до яких сумарні витрати часу на проїзд від місця проживання до місця роботи для 90 відсотків громадян не повинні перевищувати у містах з населенням понад 1 млн. жителів – 45 хв., від 500 тис. до 1 млн. – 40 хв., від 250 до 500 тис. – 35 хв., до 250 тис. – 30 хв., а наповнення

рухомого складу – 4 чоловіки на 1 м. кв. вільної площі підлоги салону одиниці рухомого складу (за умови заповнення усіх місць для сидіння). Фактично дотримання цих вимог не контролюється ані державними органами управління, ані міськими органами влади. Причина в тому, що визначення фактичного часу пересування пасажирів потребує проведення занадто дорогих обстежень, а для достатньо точного розрахунку цих показників необхідна розробка ефективної моделі ММ міста, що в теперішній час є досить складним через високу вартість існуючого інструментарію та необхідність підготовки спеціалістів для роботи з ним.

Фінансові відносини між пасажирями, транспортними підприємствами та міськими органами влади регулюються статтею 28 “Повноваження в галузі бюджету, фінансів і цін” Закону України “Про місцеве самоврядування” [5]. Згідно з цією статтею до власних повноважень виконавчих органів міських рад належить “... встановлення в порядку і межах, визначених законодавством, тарифів щодо оплати побутових, комунальних, транспортних та інших послуг, які надаються підприємствами та організаціями комунальної власності відповідної територіальної громади; погодження в установленому порядку цих питань з підприємствами, установами та організаціями, які не належать до комунальної власності”.

Додаткові умови визначення тарифів містяться у постанові КМУ “Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)” [3] та наказі міністерства з питань житлово-комунального господарства України “Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)” [4]. Ці нормативні документи доповнюють попередній документ та підтверджують широкі повноваження міських органів влади щодо тарифної політики в сфері транспорту. Слід також відмітити, що конструювання мережі МПТ за варіантами транспортної мережі на основі прогнозованого розвитку міста (з врахуванням змісту генерального плану) із забезпеченням перевезень масовим пасажирським транспортом в очікуваних обсягах є одним з основних завдань розробки комплексних транспортних схем міст [15], які є обов’язковими для виконання відповідними органами.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 р. № 280/97. Редакція від 26.10.2014, підстава 1697-18 / Відомості Верховної Ради. 1997. № 24. 170с.
2. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94. ВР. Редакція від 26.04.2014, підстава 1193-18 / Відомості Верховної Ради. 1994. № 51. 446 с.
3. Фалович Н., Шевчук О. та ін. Експлуатаційна надійність видів громадського транспорту міста Тернополя. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. Том 1 № 18 (2022) Луцьк с.186-191
4. Про внесення змін до Закону України "Про автомобільний транспорт" : Закон України від 23 лютого 2006 р. № 3492-IV. Редакція від 06.11.2014, підстава 1206-18 / Офіц. вісник України. 2006. № 13. С. 85–113.
5. Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : Постанова КМУ від 07 лютого 2018 р. № 181. Інформаційний портал <http://zakon1.rada.gov.ua>
6. Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування : Постанова КМУ від 29 січня 2003 р. № 139 від 03 грудня 2008 р. № 1081 Редакція від 17.04.2013, підстава 233-2013-п/ Офіц. вісник України. – 2003. – № 6. – С. 60–65. Інформаційний портал <http://zakon1.rada.gov.ua>
7. Фалович Н., Шевчук О. та ін. Державне регулювання та екологічна безпека на автомобільному транспорті. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Технічні науки*. Том 33 (72) № 4, 2022
8. Фалович В., Фалович Н., Семенюк С. Засади розвитку координування як емерджентної якості ланцюга поставок інвестиційних товарів. *Галицький економічний вісник*. 2021. Том 69. № 2. С. 146-152.