

7. Statistical Database of Hungarian Central Statistical Office [Electronic resource]. — [Cited 2009, 25 April]. — Available from: <http://www.portal.ksh.hu>.

8. UN — United Nations Common Database (UNCDB) [Electronic resource]. — 2009. — [Cited 2009, 25 November]. — Available from: <http://www.unstats.un.org>.

9. World Economic Outlook [Electronic resource]. — IMF. — 2003. — [Cited 2003, 11 September]. — Available from: <http://www.imf.org>

Статтю подано до редакції 20.11.14 р.

УДК 336.645.3

*Буряченко А.Є., к.е.н.,  
доцент кафедри фінансів,  
ДВНЗ «Київський національний економічний  
університет імені Вадима Гетьмана»*

## **МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ФІНАНСУВАННЯ КОМУНАЛЬНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

### **INTERNATIONAL EXPERIENCE OF MUNICIPAL PASSENGER TRANSPORT FUNDING**

АНОТАЦІЯ. У статті обґрунтовано важливість приділення особливої уваги питанню фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури великих міст. Підкреслюється необхідність здійснення місцевою владою заходів, спрямованих на зменшення використання особистого автотранспорту і водночас на вдосконалення роботи громадського транспорту через забезпечення належного рівня його мобільності. Досвід, зокрема, скандинавських країн показав, що такі заходи, як запровадження і підвищення рівня дорожніх зборів, введення оплати за користування автомагістралями, швидко приводять до зменшення кількості автомобілів на дорогах. У Франції практика залучення в обслуговування всіх видів транспорту відповідно до економічної їх ефективністю передбачає використання: метро — у найбільш забудованих районах; автобусів — у районах, які розвиваються динамічно, але поки ще невпорядковано; трамвая і його різновидів — у проміжних ситуаціях. Зазначено, що партнерство державного та приватного секторів дає змогу одержувати кошти додатково понад те, що може надати державний бюджет (від 0,5 % до 1 % ВВП у великих містах має спрямовуватись на інвестиції у міський громадський транспорт). Витрати на оплату приватного партнерства, як правило,

компенсуються за рахунок ефективної економії — забезпечення ліпшого обслуговування з найменшими витратами. Тож на основі вивчення досвіду країн Європейського Союзу в статті запропоновано напрями реформування транспортної інфраструктури великих міст України.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** транспортна інфраструктура, громадський транспорт, податок, дорожній збір, міське господарство, інвестиції, державно-приватне партнерство.

**АННОТАЦИЯ.** В статье обосновывается важность привлечения особого внимания к вопросу финансового обеспечения развития транспортной инфраструктуры крупных городов. Подчеркивается необходимость осуществления местными властями мер, направленных на уменьшение использования личного автотранспорта и одновременно на совершенствование работы общественного транспорта путем обеспечения надлежащего уровня его мобильности. Опыт, в частности, скандинавских стран показал, что такие меры, как введение и повышение уровня дорожных сборов, введение оплаты за пользование автомагистралями, быстро приводят к уменьшению количества автомобилей на дорогах. Во Франции практика привлечения в обслуживание всех видов транспорта в соответствии с экономической их эффективности предполагает использование: метро — в наиболее застроенных районах; автобусов — в районах, развиваются динамично, но пока еще неупорядоченно; трамвая и его разновидностей — в промежуточных ситуациях. Указано, что партнерство государственного и частного секторов позволяет получать дополнительные средства сверх того, что может предоставить государственный бюджет (от 0,5 % до 1 % ВВП в крупных городах должны направляться на инвестиции в городской общественный транспорт). Расходы на оплату частного партнерства, как правило, компенсируются за счет эффективной экономии — обеспечение лучшего обслуживания с наименьшими затратами. Поэтому на основе изучения опыта стран Европейского Союза в статье предложены направления реформирования транспортной инфраструктуры крупных городов Украины.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** транспортная инфраструктура, общественный транспорт, налог, дорожный сбор, городское хозяйство, инвестиции, государственно-частное партнерство.

**ANNOTATION.** The author proves the necessity of special attention and focus to the financial support of transport infrastructure development in big cities. The article emphasizes the importance of local authorities activities focused on private transport usage decrease and simultaneously on public transport work improvement via proper level of its mobility. The experience, in particular in Scandinavian countries, shows that, such steps as road dues implementation and

increase, fee for motor road usage launch lead to the number of driving cars decrease rather soon. In France there is a practice of all types of transport usage according to their effectiveness, e.g. metro is implemented in the districts with high level of housing development, buses are used in the most dynamic-developing but not well-organized districts, the trams and similar types of transport are used in transitional situations. It is determined that public and business sector partnership provides the opportunity to receive additional money apart from funding from central budget. (from 0,5 % to 1 % GDP is to be invested to city public transport in big cities). The expenditures for state-private partnership fee as a rule are compensated at the expense of the effective saving via better servicing with smaller costs. So based on the consideration of EU countries experience the article proposes the directions of transport infrastructure reforms in big cities of Ukraine.

**KEY WORDS:** transport infrastructure, public transport, taxation, road due, local authorities, funding, investments, state-private partnership.

За сучасних умов, коли невпинно підвищується потреба мешканців міст у ефективній міській транспортній системі, дедалі більшої значущості набуває громадський транспорт. Тому основоположним підходом у розробленні стратегій розвитку міської транспортної мережі в багатьох країнах світу є визнання на державному рівні того, що розвиток громадського транспорту зокрема сприяє зростанню економіки загалом.

Громадський транспорт на тлі процесів урбанізації набуває таких беззаперечних переваг:

*По-перше*, це практично необмежена можливість збільшення обсягів пасажироперевезень відповідно до зростання чисельності міського населення, що пов'язано насамперед із соціальною доступністю громадського транспорту.

*По-друге*, це гарантування безпечного та екологічно чистого стану міста. Дана перевага набуває особливого значення останнім часом, коли зростання забрудненості навколишнього середовища і загрозливе збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод чимраз частіше виходять на перший план у ряду проблем міського господарства. З погляду ж їх розв'язання громадський транспорт перебуває у привілейованішому становищі, ніж приватний автомобіль, який споживає більше палива, більше забруднює навколишнє середовище і частіше є причиною ДТП.

*По-третє*, це застосування принципу «виділених смуг», який дозволить розв'язати проблему пріоритетної мобільності паса-

жирів громадського транспорту, адже приватний автомобіль чимраз частіше стає причиною утворення заторів.

Утім головний аргумент розвитку економіки громадського транспорту — це зниження екологічно негативного впливу транспорту на навколишнє середовище.

Отже, для того щоб забезпечити життєздатність міста, потрібно кардинально зменшити кількість приватних автомобілів і разом з тим удосконалити громадський транспорт, забезпечуючи йому належний рівень мобільності. Так, у Данії, наприклад, розв'язання цієї проблеми ґрунтується на такому міркуванні: оскільки дороги міста мають обмежену пропускну здатність, то той вид транспорту, який використовує більшу частину дорожнього простору, повинен і платити більше. Дохід від цього місцева влада Копенгагена з успіхом використовує для створення високоякісної системи громадського транспорту, здатної залучити й автолюбителів. При цьому, безперечно, не підлягає сумніву, що ефективні транспортні системи мають бути створені до того, коли будуть запроваджені обмеження на користування особистим автотранспортом [5, с. 101].

Слід зазначити, що дорожні збори і мита вже багато років обговорюються не тільки в Данії. Цей досвід з успіхом використовується й у великих містах Норвегії, зокрема в Осло — місті, яке спрямовує одержувані від цього збору доходи для розвитку, приміром, легкорейкового транспорту. Практика цих країн показала, що запровадження і підвищення рівня дорожніх зборів, використання оплати за користування автомагістралями достатньо швидко приводить до зменшення кількості машин на дорогах. Разом з тим, крім одержання необхідних додаткових коштів і зниження кількості автомобілів за допомогою дорожніх зборів можна успішно впливати на поведінку автолюбителів завдяки використанню диференціації вартості проїзду в різний час дня. Водночас громадський транспорт повинен працювати на професійному рівні, що передбачає не тільки безпеку руху, а й оптимальну взаємодію різних видів транспорту у рамках єдиного міського господарства.

У Франції практика залучення в обслуговування всіх видів транспорту відповідно до економічної їх ефективністю передбачає використання: метро — у найбільш забудованих районах; автобусів — у районах, які розвиваються динамічно, але поки ще невпорядковано; трамвая і його різновидів — у проміжних ситу-

аціях. Мультиmodalний транспорт виграє ще більше, якщо в системі також включені:

- автобусний рух по виділеній смузі;

- альтернативні види транспорту, такі як колективні (маршрутні) таксі, спільно використовувані автомобілі і т. ін. [5, с. 105].

У результаті один транспорт доповнює інший (вони ділять дорожній простір між собою, ефективно використовуючи паркувальну стратегію тощо). Зрештою у Франції передбачається створити глобальну концепцію організації транспортної системи — використання індивідуального та громадського транспорту, а також «легких форм», таких як пересування пішки або на велосипеді.

У Великобританії як пріоритетний вид розглядається легкорейковий транспорт. До його переваг належать:

- наявність спеціально виділеної смуги руху;

- значно менш шкідливі викиди в атмосферу;

- зниження споживання енергії на один пасажиро-кілометр порівняно з іншими видами транспорту;

- можливість одночасного перевезення набагато більшої кількості пасажирів, ніж автотранспортом у межах такого самого простору.

Розширення в межах міста легкорейкового транспорту (трамвай, метро-трамвай) зменшує не тільки потік наземного транспорту, але й кількість приватних автомобілів. Роль автобусних маршрутів при цьому підвищується, а кількість автобусних маршрутів, які повністю обслуговують місто, треба періодично переглядати для досягнення необхідного балансу між конкуренцією перевізників, можливістю вибору населенням виду транспорту та заторами [9, с. 14].

Проблемам конкуренції та зміни на цій основі структури регулювання громадського транспорту приділяється велика увага в Італії, Великобританії, Франції. Заходи, які вживаються в цих країнах для підвищення ефективності та економічності транспорту (оптимальна провізна спроможність з найменшими витратами), передбачають оптимізацію структури транспортної системи, технологій і використовуваних ресурсів. Для досягнення цього окреслюються дві тенденції:

- використання конкуренції як засобу, що оптимізує роботу транспортних підприємств;

- рух у напрямку або приватизації (британський варіант), або партнерства (французький варіант) державного та приватного капіталу.

Італія скористалася набутим досвідом і провела радикальне реформування сектору громадського транспорту, що є в країні основою економічного та соціального розвитку як на місцевому, так і на державному рівні. Згідно з проведеними перетвореннями колишня монополія громадського транспорту (як державного — а це 100 % міського транспорту, так і приватного — 50 % регіонального транспорту) замінена системою обмеженої конкуренції на основі державних контрактів (франшиз). Основою конкуренції став активний процес приватизації компаній-операторів, проведений у країні до 31 грудня 2000 р. Така зміна статусу держпідприємств на новій законодавчій базі Італії тепер — необхідна умова виходу на ринок [6, с. 203]. Крім цього, для забезпечення рівних умов для майбутніх конкурентів законодавчими нормами Італії заборонена участь у тендері підприємства, що подає заявку на надання транспортних послуг, якщо воно має монопольне становище в даній галузі.

У Нідерландах сьогодні нагальною проблемою є побудова взаємовигідного збалансованого партнерства між міською владою та компанією-оператором громадського транспорту. Для організації ефективного партнерства реалізується принцип взаємозалежності і взаємообмеження за допомогою адекватного розподілу ризиків і доходів між органом влади та оператором. Природно, частиною такого партнерства є можливість виходу з нього в тому разі, якщо владу більше не задовольняє робота оператора, і навпаки. Варто додати, що чітко сформульовані принципи виходу з партнерства обов'язкові для системи, де є конкуренція.

Участь держави в розвитку транспорту життєво необхідна заради забезпечення мінімуму послуг для різних верств населення. Це показав і експеримент Сполученого Королівства з приватизацією громадського транспорту і повним скасуванням держконтролю. У результаті урядова фінансова підтримка автобусних перевізників різко зменшилася. Експлуатація стала економічно більш ефективна — до 85 % усіх маршрутів нині експлуатуються цілком на комерційній основі, тобто без субсидій. Однак багато маршрутів було скасовано, а кількість пасажирів і далі знижується [2, с. 223].

Крім того, без участі держави не обійтись і тому, що транспортні інфраструктури характеризуються як низькими доходами, так і низьким прибутком на капітал і скороченням доходів (чим більше розвивається мережа, тим менш прибутковими стають її

лінії, навіть якщо вони, у кінцевому підсумку, необхідні з погляду регіонального планування).

Отже, експлуатація більшості транспортних мереж у країнах Європи, зокрема в постсоціалістичних країнах, залежить від допомоги з боку місцевої влади, яка компенсує різницю між реальними витратами, що їх здійснює оператор, і надходженнями від продажу квитків. Водночас обмеженість фондів, наявних у розпорядженні місцевої влади, диктує потребу зниження заборгованості й субсидій на експлуатацію, що вимагає ефективного контролю проектних і експлуатаційних витрат і зростання продуктивності громадського транспорту.

Партнерство державного та приватного секторів дає можливість одержувати кошти додатково понад те, що може надати державний бюджет (від 0,5 % до 1 % ВВП у великих містах має йти на інвестиції в міський громадський транспорт). Витрати на оплату приватного партнерства, як правило, компенсуються за рахунок ефективною економією — забезпечення ліпшого обслуговування з найменшими витратами.

Державні органи в цьому партнерстві виступають у ролі стратегічного інвестора, котрий накреслює чіткі цілі, здійснює керування проектами і контроль за їх виконанням. Державний сектор має вирішувати, наскільки своєчасним є проект з погляду вигід для суспільства, проте на етапі реалізації проекту, визначаючи вид фінансування, необхідно залучати приватний сектор. Це значить, що в рамках партнерства влада надає групі приватних компаній (наприклад, будівельним організаціям, банкам і компаніям-операторам громадського транспорту) на підставі рівноправної участі в конкурсі і виборі на цій основі єдиної компанії-партнера франшизу (контракт) на реалізацію та експлуатацію проекту на досить тривалий період часу (не менше від 15 років). Довгострокове партнерство має зацікавити приватного інвестора насамперед у плані експлуатації проекту, а не тільки в будівництві інфраструктури або поставках рухомого складу. Одночасно на компанію — власника франшизи — покладається відповідальність через укладання додаткових контрактів, що містять вимоги досягнення визначених результатів.

Зазначимо, що партнерство в такому розумінні розглядається у провідних країнах Європейського Союзу як інноваційне рішення, що поєднує ефективність і комерційний динамізм з додержанням суспільних інтересів з огляду на забезпечення модернізації та розвитку громадського транспорту.

Так, скажімо, приватна фінансова ініціатива (PFI), чинна у Великобританії з 1997 р., лягла в основу проекту розвитку трамвайної мережі в Ноттінгемі. Для здійснення будівництва й експлуатації в рамках проекту управління міського транспорту Ноттінгема був вибраний консорціум «Agrow», що охоплює три приватні компанії: «Tarmac» (будівельна фірма), «Adtrans» (будівництво рухомого складу) і «Transdev» (оператор громадського транспорту), а також приватних інвесторів. Франшиза «проекування, будівництво, фінансування, експлуатація» чинна протягом 30 років. Консорціум «Agrow» надав проект, і були одержані кредити в банках. Отже, процедура приватної фінансової ініціативи базована на передаванні приватному сектору ризиків, пов'язаних з витратами не тільки на будівництво, а й на експлуатацію транспортної мережі.

Консорціум «Agrow» збирає доходи, платить операторові і повертає борг банкам. Внутрішні контракти між партнерами «Agrow» закріплюють відповідальність за кожним акціонером відповідно до їхніх власних цілей діяльності в складі консорціуму:

— для «Transdev» і «Adtrans» — це проєкування, будівництво і «оформлення» системи;

— контракт з «Transdev» та Управлінням міського транспорту Ноттінгема передбачає її експлуатацію.

Досвід трамвайної мережі Руана (Франція) є ще одним позитивним прикладом того, як державний і приватний сектори можуть розподіляти різні ризики. Так, уведення в експлуатацію трамвайного сполучення дозволило збільшити кількість поїздок на громадському транспорті на 43 % [4].

На основі загальноєвропейського конкурсу заявок адміністрація району Великого Руана вирішила надати контракт на будівництво та експлуатацію трамвайної мережі строком на 30 років консорціуму «Sometrar», куди крім приватних дочірніх компаній була включена і кредитна ініціатива (заставний пул) банків, очолюваний «Paribas».

З одного боку, консорціум «Sometrar» зобов'язався реалізувати проект у встановлені терміни та згідно з визначеними розцінками. З другого боку, адміністрація району зазнає ризиків, пов'язаних з його власною політикою щодо плати за проїзд та умов руху.

У цьому проєкті переважає фінансування місцевих державних органів, яке здійснюється в основному за кошти податків на



транспорт. Крім цього, джерелами додаткових фінансових ресурсів для реалізації проекту є податок на паркування поблизу місця роботи, збори за користування дорогами, підвищення вартості землі поблизу транспортних ліній.

Одним з варіантів транспортного податку можна розглядати бразильський Vale Transport. Він сплачується працедавцями і призначений для компенсації витрат службовців на громадський транспорт: У разі коли ці витрати перевищують 6 % зарплати службовця, працедавець оплачує різницю. У Бразилії також використовуються й інші джерела, призначені на фінансування громадського транспорту, — податки на зростання вартості землі біля транспортних ліній, на паливо для приватних автомобілів і на власників індивідуальних транспортних засобів [4].

У Росії з 1992 р. вперше був запроваджений податок на користувачів доріг, який системно відтоді підвищувався. Ці кошти спрямовуються на будівництво та реконструкцію доріг, інвестиції в рухомий склад і т. ін.

Експлуатація і розвиток громадського транспорту в розвинених країнах і країнах з перехідною економікою майже завжди повністю залежали від державного бюджету, з якого фінансувалися будівництво метро і дефіцит операторів, що виникає через проведення політики соціальних (низьких) тарифів оплати проїзду. Водночас відбувається відчутний процес відходу держави від фінансування громадського транспорту. Однак муніципалітети не в змозі взяти естафету від держави з фінансування в ситуації, коли вони й далі встановлюють знижки на плату за проїзд (або навіть уводять безкоштовний проїзд для деяких категорій користувачів). У результаті ресурсів, необхідних для оновлення та модернізації громадського транспорту, бракує, і відбувається падіння частки ринку громадського транспорту — з 90 % до 60–70 % протягом останніх 10 років.

Щоб зупинити цей процес, деякі іноземні експерти пропонують переглядати політику щодо плати за проїзд. Це значить, що органи місцевого управління повинні платити компенсацію за будь-які запроваджені ними знижки або створювати місцеві податкові ресурси:

а) підвищувати вартість користування особистими автомобілями в містах як засіб контролю над розширенням користування автомобілями в міській межі;

б) одержувати внески від інших вигодонабувачів (наприклад, податок на транспорт, використовуваний у Франції, є перспектив-

вним, однак, за умови жорсткого контролю за його спрямуванням і витратами).

Досвід розвитку громадського транспорту в Москві і Санкт-Петербурзі продемонстрував, що пріоритет громадського транспорту може бути забезпечений завдяки:

- збільшенню щільності ліній метрополітену в центрі міста;
- підвищенню темпів будівництва метро на зв'язках центру з периферійними районами;
- виділенню на магістральних вулицях смуг для руху тільки громадського транспорту або забезпеченню пріоритету руху громадського транспорту за допомогою світлофорного регулювання та знаків дорожнього руху;
- забороні паркування автомобілів на проїжджій частині і тротуарах основних магістралей у центрі міста;
- розширенню наявних зупинок або організації зупинок маршрутного таксі окремо від зупинок іншого громадського транспорту.

У Росії перехід до ринкової економіки призвів до істотного зниження бюджетного фінансування громадського транспорту. Знадобився пошук нових способів залучення ресурсів у транспортну інфраструктуру. Однак дана галузь була поставлена в жорсткі, а головню, неринкові умови — обмеження зростання тарифів, надання населенню права безкоштовного проїзду (сьогодні, приміром, 45 % мешканців Санкт-Петербурга мають право на безкоштовний проїзд, а 20 % — на пільговий проїзд). Тобто тільки 35 % населення міста оплачують свій проїзд у міському громадському транспорті відповідно до встановлених цін на проїзні документи.

Пошук способів розв'язання даної проблеми в Москві та Санкт-Петербурзі обумовив формування основних стратегічних напрямків збільшення фінансової підтримки транспортної галузі:

- перехід до адресного надання пільг на послуги міського пасажирського транспорту;
- удосконалення тарифної політики, вжиття економічних заходів, що роблять не вигідними поїздки в центр міста на приватних автомобілях (наприклад, установлення високої вартості стоянок у центрі, використання транспортного податку та ін.);
- забезпечення цільового фінансування пріоритетних заходів розвитку транспорту (будівництво нових станцій метрополітену, упровадження швидкісного транспорту, реконструкція наявних

та будівництво нових ліній електротранспорту, закупівля нового рухомого складу);

— залучення додаткових джерел фінансування за допомогою розвитку комерційних перевезень, будівництва транспортних об'єктів на концесійній основі, випуску муніципальних облігацій для реалізації інвестиційних проектів МПТ (міського пасажирського транспорту).

Звідси випливає висновок, що високий рівень дотаційності публічного транспорту за високого рівня пасажирообігу потребує перегляду системи відносин, що склалась між комунальними транспортними підприємствами та муніципалітетом принаймні у двох напрямках: по-перше, забезпечення прозорого розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на проїзд, що дасть змогу наблизити транспорт до рівня безбитковості; по-друге, розроблення адресної схеми надання субсидій на проїзд у громадському транспорті окремим категоріям громадян.

Отже, вважаємо, що досвід країн Європейського Союзу та Росії буде вельми корисним і для України, адже він показав, що:

— субсидії мають передаватися громадському транспорту за умови одночасного проведення глобальної політики, спрямованої на контролювання користування особистими автомобілями;

— плата за проїзд має встановлюватися тим самим органом, який відає наданням субсидій. Якщо цього не буде, то оператори зіткнуться з загрозою банкрутства внаслідок занижених тарифів на оплату своїх послуг;

— податки та збори на транспорт і дороги на місцевому рівні треба розглядати не як податки та збори самі по собі, а як цільової вид податку на користувачів: доходи мають надходити в мультимодальний транспортний інвестиційний фонд, контрольований на місцевому рівні;

— альтернативою наявній тенденції до приватизації громадського транспорту можуть бути як описане раніше партнерство держави н приватного сектору, так і концесія на надання послуг громадського транспорту.

### **Література**

1. *Блудян Н.* Реформирование пассажирского транспорта / Н. Блудян // Автомобильный транспорт. — 2005. — № 2. — С. 29.
2. *Буряченко А. С.* Використання іноземного досвіду фінансування місцевої інфраструктури / А. С. Буряченко // Вчені записки : зб. наук.

пр. / М-во освіти і науки України ; ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана» [відп. ред. А. Ф. Павленко]. — 2012. — Вип. 14. — Ч. 1. — С. 218–224.

3. *Буряченко А. Є.* Урбанізаційні фактори економічного росту / А. Є. Буряченко // Ринок цінних паперів України. — 2013. — № 7-8. — С. 79–91.

4. *Буряченко А.* Світовий досвід фінансування розвитку інфраструктури міст [Електронний ресурс] / А. Буряченко, Л. Гераймович. — Режим доступу :

[http://iepjournal.com/journals/20/2014\\_6\\_Buriachenko\\_Geraymovych.pdf](http://iepjournal.com/journals/20/2014_6_Buriachenko_Geraymovych.pdf)

5. *Вакуленко К. Є.* Особливості управління міськими пасажирськими транспортними системами : монографія / К. Є. Вакуленко, В. К. Доля. — Х. : НТМТ, 2013. — 171 с.

6. *Доля В. К.* Пасажирські перевезення : підручник / В. К. Доля. — Х. : Форт, 2011. — 504 с.

7. *Запатрина І. В.* Жилищно-комунальна інфраструктура: реформи і система їх фінансового забезпечення / І. В. Запатрина ; НАН України ; Ін-т екон. і прогнозир. — К., 2010. — 336 с.

8. *Лекції по економіці міста і муніципальному управлінню* / За ред. А. С. Пузанова. — М. : Фонд «Інститут економіки міста», 2004. — 340 с.

9. *Москвичев Е. С.* Пасажирські перевезення в США / Е. С. Москвичев // Автомобільний транспорт. — 2002. — № 11. — С. 18.

## References

1. *Bludyan N.* Reformirovanie passazhirskogo transporta / N. Bludyan // Avtomobilniy transport. — 2005. — № 2. — S. 29.

2. *Buryachenko A. E.* Viktoristannya inozemnogo dosvidu finansuvannya mistsevoyi infrastrukturi / A. E. Buryachenko // Vcheni zapiski : zb. nauk. pr. / M-vo osviti i nauki Ukraini ; DVNZ «Kiyiv. nats. ekon. un-t im. V. Getmana» [vidp. red. A. F. Pavlenko]. — 2012. — Vip. 14. — Ch. 1. — S. 218–224.

3. *Buriachenko A. E.* Urbanizatsyni faktori ekonomichnogo rostu / A. E. Buriachenko // Rynok tssnnih paperiv Ukraini. — 2013. — № 7–8. — S. 79–91.

4. *Buriachenko A.* Svitoviy dosvid finansuvannya rozvitku infrastrukturi mist [Elektronniy resurs] / A. Buriachenko, L. Geraymovich. — Rezhim dostupu :

[http://iepjournal.com/journals/20/2014\\_6\\_Buriachenko\\_Geraymovych.pdf](http://iepjournal.com/journals/20/2014_6_Buriachenko_Geraymovych.pdf)

5. *Vakulenko K. E.* Osoblivosti upravlinnya miskimi pasazhirskimi transportnimi sistemami : monografiya / K. E. Vakulenko, V. K. Dolya. — H. : NTMT, 2013. — 171 s.

6. *Dolya V. K.* Pasazhirski perevezennya : pidruchnik / V. K. Dolya. — H. : Fort, 2011. — 504 s.

7. Zapatrina I. V. Zhilischno-kommunalnaya infrastruktura: reformy i sistema ih finansovogo obespecheniya / I. V. Zapatrina ; NAN Ukrainy ; Int ekon. i prognozirov. — K. , 2010. — 336 s.

8. Lektsii po ekonomike goroda i munitsipalnomu upravleniyu / za red. A. S. Puzanova. — M.: Fond «Institut ekonomiki goroda», 2004. — 340 s.

9. Moskvicev E. S. Passazhirskie perevozki v SShA / E. S. Moskvicev // Avtomobilnyi transport. — 2002. — № 11. — S. 18.

Статтю подано до редакції 22.11.14 р.

УДК 339.9.01

*Яншина А.М., к.е.н., доц.  
кафедри економіки, підприємництва та маркетингу,  
Київський університет ринкових відносин*

## **КИТАЙ НА ШЛЯХУ ДО СВІТОВОГО ЕКОНОМІЧНОГО ЛІДЕРСТВА: ПРОБЛЕМИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ**

### **CHINA ON THE WAY TO THE WORLD ECONOMIC LEADERSHIP: SUSTAINABLE DEVELOPMENT CHALLENGES**

**АНОТАЦІЯ.** Проаналізовано основні наукові підходи до трактування поняття стратегії сталого розвитку. Досліджено особливості та обґрунтовано проблеми імплементації національної стратегії сталого розвитку у Китайській народній республіці.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** сталий розвиток, національна стратегія сталого розвитку, Китайська народна республіка, країни із ринками, що формуються.

**ANNOTATION.** Key scientific approaches to the sustainable development strategy definition are analyzed. National sustainable development strategy implementation peculiarities and problems in the People's Republic of China are substantiated.

**KEYWORDS:** sustainable development, national sustainable development strategy, People's Republic of China, emerging markets.

**Постановка проблеми.** Протягом останніх трьох десятиліть КНР як одна із найпотужніших країн із ринками, що формуються, у гонитві за світовим економічним лідерством реалізувала досить агресивну з точки зору екології економічну політику, вна-