

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ МЕХАНІЗМ ФОРМУВАННЯ МУНІЦИПАЛЬНО-ПРИВАТНОГО ПІДПРИЄМСТВА МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Запропоновано механізм організації муніципально-приватного підприємства, що об'єднує приватних перевізників та виконавчі органи місцевого самоврядування, з розмежуванням між його засновниками функцій щодо організації та контролю пасажирських перевезень на основі пайової участі кожної структури у прибутках.

Ключові слова: *муніципально-приватне підприємство, міський транспорт, перевізник.*

Постановка проблеми. Питання ефективної організації пасажирських перевезень автомобільним транспортом є актуальним пунктом порядку денного наукових досліджень, особливо щодо ефективного функціонування міської автотранспортної інфраструктури, яка покликана безперервно забезпечувати процес соціально-економічної життєдіяльності населення. З одного боку, міські пасажирські автоперевезення виконують функцію забезпечення міжлюдських контактів, з іншого – є невід'ємною складовою функціонування промислового комплексу та сфери послуг.

Від часу здобуття Україною незалежності у сфері міських пасажирських автоперевезень відбулись значні трансформації, які стосувались інституційних, організаційних, фінансових, кадрових, інформаційних та інших аспектів цього процесу. В умовах сьогодення підвищуються вимоги споживачів до безпеки, своєчасності та комфортності перевезень, загострюється конкурентна боротьба між перевізниками, зростають матеріальні та нематеріальні витрати, стає жорсткішим державне регулювання галузі. Зазначені та інші чинники постійно формують виклики для підприємств щодо покращання перевізного процесу, його належного організаційного та фінансового забезпечення.

Аналіз основних досліджень і публікацій. З 1996 р. в Україні розпочався інтенсивний перехід від монополії автобусних автопідприємств колишньої державної власності до олігополії і монополістичної конкуренції. Зміна форми власності не дала очікуваної результативності у функціонуванні міських автобусних перевезень [1].

Внаслідок зношеності автобусного парку, недостатнього поповнення новими транспортними засобами, зменшення дотацій, збільшення кількості пільговиків, зростання цін, несплати за проїзд провізні можливості міських автобусних парків не задовольняють попит. Цю незаповнену нішу на ринку транспортних послуг почали займати перевізники – власники автобусів, особливо малої місткості (мікроавтобусів).

На сьогодні на ринку пасажирських послуг працюють підприємства різних форм власності та приватні підприємці. При цьому зростання кількості перевізників відбулося за рахунок збільшення кількості приватних перевізників – фізичних осіб, які в переважній більшості володіють рухомим складом малого класу, пасажиромісткість якого не перевищує 18 посадкових місць без місць для

стоячих пасажирів. Вимоги до організації діяльності підприємств та приватних підприємців також відрізняються: це і наявність певних відділів та служб (обслуговуючої ремонтної бази, служби охорони праці та безпеки руху тощо); обсяги звітності; ступінь відповідальності за порушення у сфері організації перевезень тощо. Все це свідчить про те, що умови функціонування на ринку пасажирських автотранспортних перевезень сприятливі для приватних перевізників – фізичних осіб – та дуже несприятливі для великих підприємств, що призводить до поступового зникнення останніх з ринку. Наслідком цього є втрата контролю з боку держави за кількістю та якістю послуг, технічним станом рухомого складу перевізників, а також відмова приватних перевізників надавати безоплатні послуги пільговим категоріям населення. Таким чином, пасажирський автотранспорт поступово перестає виконувати соціальну функцію – загальнодоступність послуг для всього населення [2].

Мета статті. Розробити організаційний механізм формування муніципально-приватного підприємства міського пасажирського автотранспорту.

Основний матеріал. Проведений автором комплексний аналіз рівня якісних і кількісних характеристик функціонування пасажирського автотранспорту в м. Кременчуці [3] свідчить про те, що комерційні автопідприємства не в змозі забезпечити необхідний рівень транспортного обслуговування населення, а також відповідати необхідним кваліфікаційним вимогам пасажирського підприємства з таких причин: відсутність рухомого складу, відповідного міському типу автобусів (великі і середні автобуси), (замість цього використовується техніка, що не відповідає вимогам і стандартам міських пасажирських перевезень); відсутність централізованих стоянок автотранспортних засобів з дотриманням необхідних норм пожежної безпеки, адміністративно-побутового комплексу, виробництва для виконання технічного обслуговування і ремонту рухомого складу (ремонтних комплексів, опалюваних ангарів і т. д.) згідно з кваліфікаційними вимогами; відсутність диспетчерських і контрольних служб за роботою рухомого складу; відсутність нормативно необхідної в цій сфері управлінської організаційно-штатної структури тощо.

У зв'язку з відсутністю центральної диспетчерської служби пасажирський транспорт в основному прямує не за розкладом, керуючись комерційною вигодою, а не задоволенням інтересів пасажирів; має місце схід автобусів з лінії протягом дня з таких причин: відсутність зацікавленості водіїв у виконанні рейсів, що не становлять комерційного інтересу; незадовільний технічний стан транспортних засобів; відсутність контролю над процесом перевезень пасажирів і багажу з боку керівництва автотранспортних підприємств; відсутність виробничої дисципліни у водіїв, пов'язана переважно з тим, що власниками зазначених транспортних засобів є самі водії).

У зв'язку з цим потрібне впровадження ефективних механізмів організації пасажирського транспорту з боку місцевих органів влади для оновлення парку автотранспортних засобів, забезпечення безпеки і комфортабельності перевезень і транспортного руху, реалізації сучасних вимог до управління міським транспортом.

Система організації пасажирського автотранспорту не дозволяє вирішити стратегічне завдання підвищення якості та безпечності пасажирських перевезень. У зв'язку з цим виникає потреба вдосконалення організаційної системи надання транспортних послуг, яка б забезпечувала акумуляцію коштів на розвиток проблеми оновлення рухомого складу, більш ефективного його використання. Тому в статті запропоновано створення оптимальної моделі щодо організації функціонування громадського пасажирського транспорту.

З проведеного аналізу дослідження виходить, що організація міських автобусних пасажирських перевезень має бути заснована на змішаній участі муніципального і приватного капіталу. Це завдання вирішується шляхом створення

спільного підприємства з функціями організатора перевезень і основного перевізника. Пайова участь у підприємстві муніципалітету і приватної структури повинна здійснюватися за домовленістю.

Муніципально-приватне партнерство за своєю економічною природою є розвитком традиційних механізмів взаємодії господарських стосунків між державною владою і приватним сектором в цілях розробки, планування, фінансування, будівництва і експлуатації об'єктів інфраструктури. Таким чином, партнерство держави і приватного сектора можна охарактеризувати як довгострокове партнерство з метою залучення додаткових джерел фінансування. Як правило, МПП припускає, що не держава підключається до проектів бізнесу, а навпаки, держава запрошує бізнес взяти участь в реалізації суспільно значущих проектів. Ключовими найбільш значущими параметрами державно-приватного партнерства є розподіл ризиків, розподіл зобов'язань державного і приватного секторів; тривалість у часі; право власності на активи, розподіл прибутків [4].

Пасажирські перевезення є соціально значущими через те, що вони мають задовольняти попит на перевезення усіх верств населення, у т.ч. і малозабезпечених. Механізм приватно-державного партнерства у секторі пасажирських перевезень на початковому етапі може стати найкращим через те, що ключова роль буде відведена приватному сектору, а держава стане підтримувати залучення приватного капіталу шляхом розробки відповідних механізмів на підтримку приватних інвесторів, брати на себе ризики, нести відповідальність та чинити вплив на законодавчому рівні. Співробітництво держави та бізнесу спрямоване, перш за все, на покращання якості перевезень, підвищення ефективності роботи автотранспортних підприємств.

Для практичної реалізації обраної форми організації управління міським пасажирським автотранспортом пропонується модель фінансування міського пасажирського транспорту. В основу цієї моделі покладена взаємодія замовника транспортних послуг і перевізника з метою якісного обслуговування пасажирів міським транспортом.

Склад муніципально-приватного підприємства (приватних перевізників) пропонується обирати на конкурсній основі з числа фізичних осіб. З переможцем конкурсу підписується договір, в якому зазначають умови діяльності спільного підприємства: організаційно-технічні, економічні фактори; визначення графіка приватних та бюджетних інвестицій в розвиток підприємства, розподіл відповідальності та винагород; обумовлюється відсоток прибутку, а також розмежування між його засновниками функцій щодо організації та контролю пасажирських перевезень.

Муніципально-приватне підприємство пропонується створювати у вигляді акціонерного товариства. Акціонерами в товаристві можуть виступати органи держави та приватні перевізники. Відповідно до частки в акціонерному капіталі будуть розподілятися ризик, відповідальність та винагорода від діяльності.

Місцеві органи влади здійснюють такі функції:

- організація і проведення конкурсів власників автотранспортних засобів на право організації перевезень пасажирів і багажу на регулярних міських маршрутах; визначення основних вимог до конкурсної документації;

- укладання договорів на перевезення пасажирів і багажу на регулярних міських маршрутах з переможцями конкурсів власників автотранспортних засобів;

- координація питань розробки розкладу руху і режиму роботи міського пасажирського транспорту, відкриття нових і зміни існуючих міських автобусних маршрутів;

- внесення і розгляд пропозицій щодо устаткування нових зупинних пунктів, реконструкції і благоустрою тих, що існують, у тому числі майданчиків розворотів і накопичувальних, а також стоянок легкового таксі;

- організація обстеження пасажиропотоків на регулярних міських і при-міських маршрутах з метою оптимізації міської маршрутної мережі;
- зменшення податкового тиску за рахунок інтегрального застосування місцевих податків та зборів.

Розподіл функцій у межах муніципально-приватного підприємства показано на рис. 1.

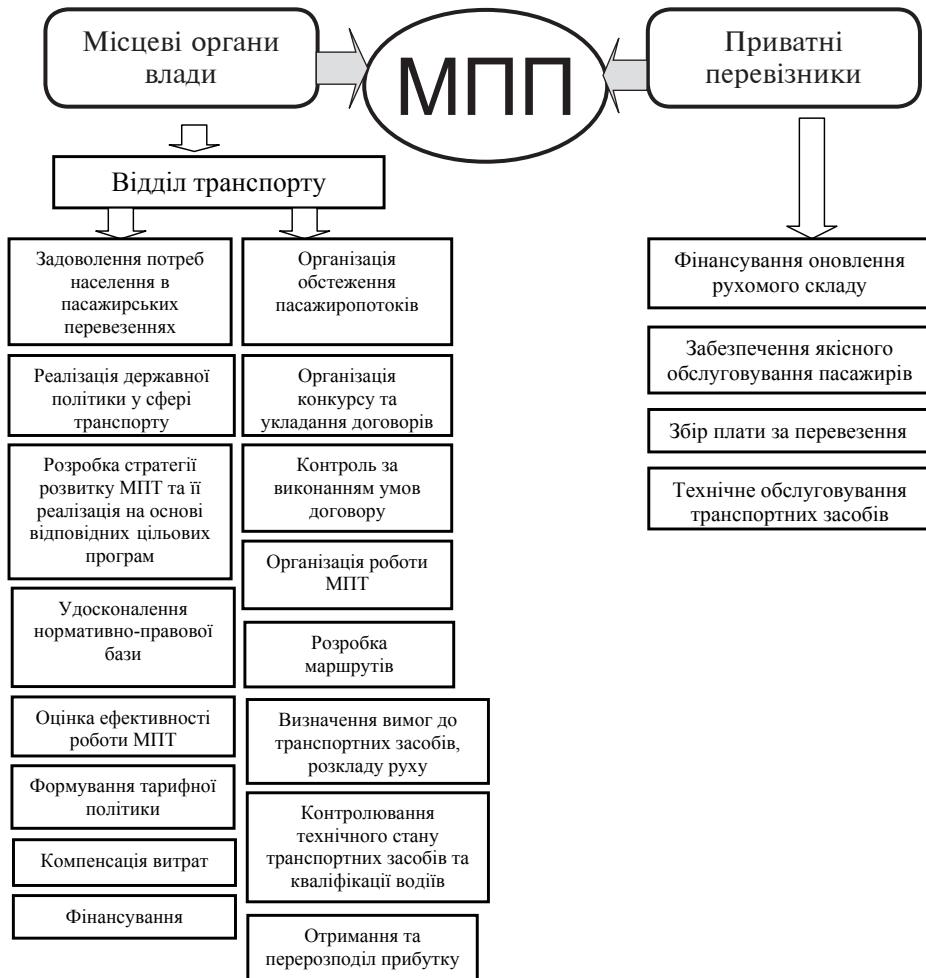


Рис. 1. Розподіл функцій при організації муніципально-приватного підприємства

Відповідно до функцій, що покладені на обидві сторони підприємства, приватна сторона забезпечує основне фінансування та менеджмент підприємства, із свого боку, місцеві органи влади забезпечують умови організації пасажирських перевезень та роботи підприємств перевізників. Приватні перевізники виконують збір плати за перевезення та технічне обслуговування транспортних засобів. Органи виконавчої влади забезпечують контроль за виконанням перевізником умов договору, та в разі порушення ним цих умов договір можуть розірвати. Таким чином досягається високий контроль за цільовим використанням амортизаційних відрахувань.

У цій моделі пропонується розглядати існуючих приватних перевізників як об'єднаних у спільне підприємство на підставі юридичних та економічних засад, передбачених Податковим кодексом України, ст. 139 п. 1.12 [5].

За цією моделлю можливе використання ряду джерел фінансування діяльності міського пасажирського транспорту. До них належать: доходи від реалізації разових та проїзних квитків; транспортний податок з підприємств; податок з власників транспортних засобів; відшкодування з коштів державного бюджету; кошти, отримані від продажу ліцензій на здійснення автомобільних (маршрутних і таксі) пасажирських перевезень приватними підприємцями; частина коштів, отриманих від зборів з міських платних стоянок; кошти від ліцензування діяльності з продажу пального; прибуток від розміщення реклами на транспорті. Ці засоби дозволять, з одного боку, створити сприятливі загальноекономічні умови для розвитку громадського транспорту та вдосконалити механізм державного регулювання, з іншого – підвищити якість та повноту задоволення потреб населення в перевезеннях, що означає в сучасних умовах підвищення надійності та дієвості фінансування суспільних функцій міського пасажирського транспорту.

Розподіл доходів, отриманих від реалізації транспортних послуг, за умови цієї моделі передбачається здійснювати відповідно до відсотків, вкладених у фінансування певного підприємства відповідно до схеми на рис. 2.

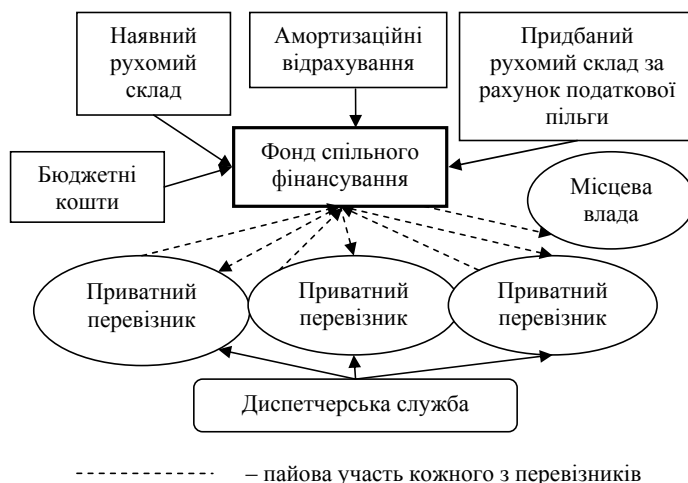


Рис. 2. Схема формування та розподілу спільного фонду фінансування

Передбачається формування фонду спільного фінансування на основі об'єднання доходів приватних перевізників і бюджетних асигнувань муніципальних органів влади та їх розподіл між перевізниками, виходячи з отриманих результатів і пайової участі кожного перевізника з урахуванням ефективного використання рухомого складу.

Для забезпечення ефективності механізму управління транспортними підприємствами пропонується впровадження єдиної диспетчерської служби. Основними функціями цієї служби є координація роботи транспортних підприємств з метою кращого використання транспортних засобів, забезпечення оптимальної роботи пасажирського транспорту та відповідно до розподілу доходів перевізників.

Ця модель фінансування міського пасажирського транспорту має позитивний економічний ефект за рахунок зростаючої віддачі від збільшення масштабів

виробництва. Оскільки акумуляція коштів на фінансування оптимального рухомого складу відбувається відразу від усіх перевізників, це дає змогу отримати необхідну суму. Основна мета – якісне перевезення пасажирів – досягається підбором автобусів для підприємства відповідно до транспорту, що купується, кваліфікаційних вимог до міських пасажирських автобусів.

Основне завдання успішної діяльності муніципально-приватного підприємства полягає в забезпеченні зацікавленості всіх суб'єктів партнерства. При забезпеченні інвестиційної привабливості та рентабельності перевезень також має враховуватись їх соціальна спрямованість. Вигоди, які отримують учасники муніципально-приватного партнерства, подано на рис. 3.

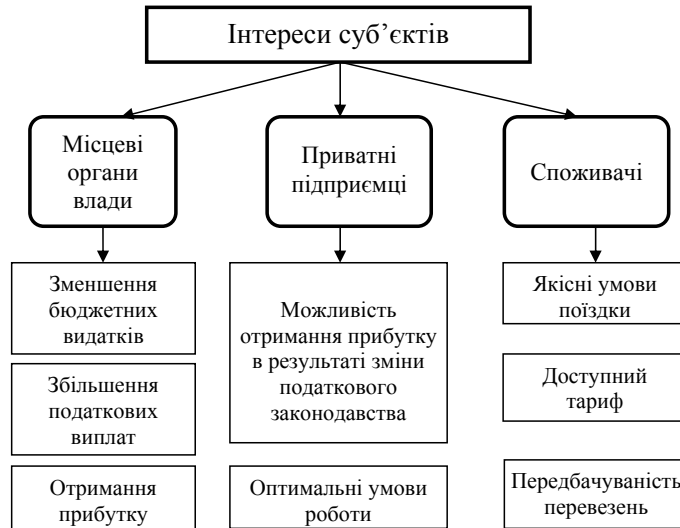


Рис. 3. Інтереси суб'єктів муніципально-приватного партнерства

Залучення до фінансування приватних інвестицій дозволить значною мірою понизити тиск на бюджет, що дасть можливість перерозподілу грошових коштів на розвиток інших соціально значущих сфер міського господарства. У зв'язку з високою податковою дисципліною до бюджетних фондів різних рівнів перераховуються грошові кошти відповідно до податкового законодавства. Отримана в результаті діяльності муніципально-приватного підприємства частка прибутку може спрямовуватися на соціально-економічні потреби міста.

Для приватної сторони така форма організації діяльності становить інтерес у можливості отримання прибутку, оскільки в результаті зміни податкового законодавства робота дрібних підприємств «спрошенців» дещо ускладнюється. Застосування муніципально-приватної моделі організації міського пасажирського транспорту унеможливує використання спрощеної системи оподаткування, що, з одного боку, створює додаткове податкове навантаження для підприємства, а з іншого – можливість використовувати пільги, що передбачаються Податковим кодексом України.

Висновки. Запропонована форма організації транспортного підприємства дозволяє використати кращі можливості роботи муніципальної та приватної сторін: місцева влада створює інфраструктуру, забезпечує оптимальні умови організації пасажирських перевезень та роботи підприємств перевізників, а приватна сторона забезпечує основне фінансування та менеджмент підприємства,

при цьому зберігається високий контроль за діяльністю транспортної системи з боку владних структур.

Список використаної літератури

1. Концептуальні засади розвитку пасажирського автотранспорту // Перевізник. – 2008. – №14. – С. 10–14.
2. Слободяник Ю.Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах / Ю.Б. Слободяник. – Суми: УАБС НБУ, 2007. – 158 с.
3. Мороз О.В. Оцінка якості функціонування міського пасажирського транспорту (на прикладі м. Кременчука) / О.В. Мороз // Вісник Національного транспортного університету. – Вип. 10. – К.: НТУ, 2011.
4. Мушинська Н.Ю. Публічно-приватне партнерство як інструмент сталого регіонального розвитку / Н.Ю. Мушинська // Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. сб. – Вип. 94. – К.: Техника, 2010. – С. 162–167.
5. Податковий кодекс України. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Податкового кодексу України». – Харків: Одісей, 2010. – 568 с.

Предложен механизм организации муниципально-частного предприятия, который объединяет частных перевозчиков и исполнительные органы местного самоуправления, с разграничением между его учредителями функций по организации и контролю пассажирских перевозок на основе долевого участия каждой структуры.

Ключевые слова: *муниципально-частное предприятие, городской транспорт, перевозчик.*

A mechanism of municipal and private enterprise that combines private carriers and executive bodies of local self-government, with separation between its founders functions for the organization and control of passenger traffic through equity participation in the profits of each structure.

Key words: *municipal and private enterprise, public transport, carrier.*

Одержано 15.02.2013.