

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ОРГАНІЗАЦІЇ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

Розглянуто різні моделі державного управління міським пасажирським транспортом на прикладі деяких європейських країн. Відзначено, що сьогодні в світі немає єдиного підходу до вибору ефективної моделі управління міським пасажирським транспортом, тому, виходячи з аналізу зарубіжного досвіду в даній сфері, дана класифікація найбільш поширених підходів до організації управління міським пасажирським транспортом. Розглядається зміст і значення загальноєвропейських тенденцій і їх вплив на транспортну політику окремих європейських країн. Визначено основні сучасні проблеми в даній сфері та запропоновано шляхи оптимізації правового регулювання міського транспорту з урахуванням зарубіжного та вітчизняного досвіду.

Ключові слова: міський транспорт, транспортна система, пасажирські перевезення, транспортна стратегія.

Abstract

Different models of governance of public passenger transport on the example of some European countries. It is noted that in the world today there is no single approach to choosing an effective model to management of urban passenger transport is based on the analysis of international experience in this field, this classification is the most common approaches to managing urban passenger transport. We consider the meaning and importance of pan-European trends and their impact on transport policy in some European countries. The main current problems in this area and the ways of optimizing the legal regulation of public transport on the basis of foreign and domestic experience.

Keywords: urban transport, transport system, passenger transport strategy.

Вступ

Міський пасажирський транспорт відіграє велику роль в процесі забезпечення економічного розвитку міста, регіону та країни. Формування ефективної транспортної політики має велике значення для розвитку як даної сфери, так і міст. Метою такої політики є реалізація стратегії розвитку міста і транспортної сфери шляхом створення умов для ефективного і безпечного переміщення людей за допомогою міського транспорту.

Відсутність єдиного підходу до вибору ефективної моделі управління міським пасажирським транспортом сприяє вивченню досвіду різних країн в цій сфері. Вивчення позитивного зарубіжного досвіду є важливим етапом в процесі формування та реалізації ефективної державної політики у сфері міського транспорту. Питанню забезпечення ефективного розвитку міського транспорту присвячені роботи багатьох вітчизняних і закордонних учених. Що стосується дослідження державної політики в сфері міського транспорту і вивчення закордонного досвіду щодо забезпечення ефективної роботи пасажирського транспорту, то ця проблема не отримала достатнього висвітлення в наукових джерелах і потребує подальшого дослідження.

Метою роботи є визначення методологічних принципів формування державної політики в сфері міського транспорту, аналіз зарубіжного досвіду організації роботи міського транспорту, а також розробка на цій основі рекомендацій щодо реформування системи функціонування міського транспорту в Україні.

Результати дослідження

Уряди всіх країн пропонують значні зусилля для забезпечення належного розвитку транспорту. Кожна країна робить це за власним розсуд, однак всі разом вони намагаються досягти одного і того ж результату - безперебійного та ефективного функціонування міського транспорту з максимальним задоволенням потреб населення в пасажирських перевезеннях і мінімальними видатками з бюджетів відповідних рівнів. Особливий інтерес представляє досвід тих країн, які докладають значних зусиль

для вирішення зазначених проблем. Серед них найбільш цінним є досвід країн Європейського Союзу (далі - ЄС), які вже закінчили шлях, який Україна разом з іншими пострадянськими країнами тільки починає [1]. Досліджуючи світовий досвід реформування міського пасажирського транспорту, можна прийти до загальної тенденції: практично у всіх країнах світу міський транспорт залишається збитковим.

Одним з найбільш поширених напрямків реформування міського пасажирського транспорту стала приватизація підприємств міського транспорту. Наслідком таких реформ є змішана система міського транспорту, в якій перевезення здійснюється разом і державними, і приватними підприємствами. Однак у такій ситуації приватним перевізникам важко конкурувати з державними. Жорстке державне регулювання тарифів і порядку допуску до перевезень істотно впливає на ефективність діяльності приватних перевізників. Внаслідок таких реформ, контракти на транспортне обслуговування укладаються на конкурсній і тендерній основі. В сучасних умовах головною метою державного управління транспортом складається в організаційному забезпеченні ефективного і безпечного функціонування транспортної системи, яка повинна ґрунтуватися на об'єднанні приватних і публічних інтересів. При цьому останнім часом здебільшого мова йде про делегування управлінських повноважень місцевим органам влади та самоврядування. Одним з яскравих прикладів централізованої системи організації пасажирських перевезень міським транспортом є досвід Чеської Республіки. Особливістю чеського досвіду організації роботи міського транспорту полягає в тому, що весь існуючий пасажирський транспорт міста знаходиться в компетенції єдиного органу - муніципалітету (або магістрату). Ще однією особливістю організації ефективного роботи пасажирського транспорту в Чеській Республіці є реструктуризація транспортних підприємств. У 1994-1998 рр. на базі державних підприємств міського транспорту майже по всій Чеській Республіці були створені відповідні акціонерні товариства відкритого типу. Аналогічні муніципальні транспортні компанії поширені і в інших країнах Європи. У них, як правило, частка держави (муніципалітету або магістрату) сягала від 10% до 100%. Аналіз же діяльності чеських підприємств міського пасажирського транспорту показав, що підприємства формально залишаються в муніципальній власності, однак зміна організаційно-правової форми згаданих суб'єктів був обумовлений об'єктивною необхідністю впровадження нових умов і механізмів господарювання з метою поліпшення їх фінансово-економічного стану. Позитивний результат зазначених змін було досягнуто, в тому числі, завдяки можливостям, які відкривалися підприємству і органам муніципальної влади зі зміною організаційно-правової форми господарювання. Акціонування підприємств міського транспорту дало наступне:

- 1) залучати значні фінансові ресурси як самих засновників, так і сторонніх осіб шляхом розміщення ліквідних активів на ринку цінних паперів;
- 2) представникам муніципалітету безпосередньо брати активну участь в управлінні діяльністю товариства шляхом участі в загальних зборах акціонерів;
- 3) здійснювати комплексне управління підприємством, в тому числі його майном, за рахунок додаткового оперативного контролю за фінансово-господарською діяльністю виконавчого органу ревізійною комісією та аудитором суспільства;
- 4) самостійно виступати позичальником в фінансових установах в разі необхідності залучення додаткових фінансових ресурсів [1].

Серед європейських країн прикладом переваги державного сектора над приватним в сфері міського транспорту виступає Угорщина. Міський пасажирський транспорт, зокрема автобуси, знаходяться в муніципальній власності, тоді як таксомоторні перевезення здійснюються приватним сектором. Збитковий характер діяльності міського транспорту потребує певної підтримки з боку держави, зокрема фінансової. Особливості субсидування пасажирського транспорту в різних країнах визначаються відповідно до економічної ситуації в країні, державної політики в сфері транспорту і т. п.

У Франції для фінансування розвитку міського транспорту дозволяється залучати приватний капітал, однак таке приватне фінансування обмежене і становить не більше 50%. Крім того, державні органи не допускаються до фінансування експлуатаційної діяльності міського транспорту, для цієї мети гранти можуть надаватися лише з боку регіональних і місцевих органів [2]. У Бельгії урядом створений спеціальний фонд, з якого здійснюється субсидування діяльності міського пасажирського транспорту в повному обсязі, при цьому не дозволяється використання коштів із зазначеного фонду на будь-які інші потреби. У Великобританії держава не субсидує поточні витрати транспортних підприємств міста. Особливістю організації фінансової підтримки полягає в можливості вибору джерела фінансування в умовах конкуренції. Органи фінансування повинні інформувати через засоби інфор-

мації підприємства міського пасажирського транспорту про можливості отримання субсидій. Після цього транспортні підприємства протягом місяця обирають один з органів фінансування [2]. Державне управління діяльністю транспорту здійснюється, перш за все, шляхом розробки і реалізації економічної та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення. В окремих європейських країнах основним інструментом управління системою міського транспорту є проектне фінансування як один із різновидів муніципального замовлення. Його суть полягає в проведенні конкурсів (тендерів, аукціонів) проектів різних компаній, які організують транспортні перевезення, із залученням експертів. За результатами конкурсу вибирається проект, на який буде видано муніципальне замовлення. Такий вибір сприяє розвитку здорової конкуренції в сфері міського пасажирського транспорту [3].

Висновки

Дослідження різних моделей управління міським транспортом в зарубіжних країнах показує, що в сучасних європейських країнах організація управління регулюється відповідно до транспортної стратегії країни з урахуванням загальноєвропейських тенденцій в даній сфері внутрішнім національним законодавством, а також у багатьох країнах має свої певні особливості на регіональному та місцевому рівнях. Досвід розвинених зарубіжних країн демонструє, що ринкові відносини в економіці сприяють створенню ефективної і розвиненої системи багаторівневого державного регулювання діяльності міського транспорту. Дослідження зарубіжного досвіду організаційно-правових основ функціонування міського пасажирського транспорту дозволяє прийти до висновку про те, що найбільш ефективною формою організації діяльності міського транспорту є конкуренція між перевізниками різної форми власності, яка досягається за умови наявності вірною структури і необхідного потенціалу державних органів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Амоша О.І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О.І. Амоша, О.С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010. – № 4. – Т. 6. – С. 179–189.
2. Сафронов Э.А. Транспортные системы городов и регионов : [учебное пособие] / Э.А. Сафронов. – М. : АСВ, 2005. – 272 с.
3. White Boon Transport. Roadmap to A Single European Transport Area – Towards A Competitive And Resource Efficient Transport Syst [Електронний ресурс]. – Режим доступа : [http://www. transport-uNraine.eu/node/56](http://www.transport-uNraine.eu/node/56) (дата звернення 01.02.2016). – Назва з екрана

Цимбал Сергій Володимирович, канд. техн. наук, старший викладач кафедри автомобілів і транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: tsymbal_s_v@ukr.net;

Білик Максим Сергійович — студент групи 1АТ-14мс, факультет машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: mysegagames@gmail.com.

Tsymbal Sergiy V., Ph.D., Senior Lecturer of automobiles and transportation management department, Vinnitsia National Technical University, Vinnitsia, e-mail: tsymbal_s_v@ukr.net;

Bilyk Maksym S. — student group 1AT-14ms, Faculty for Machine Building and Transport, Vinnitsia National Technical University, Vinnitsia, email : mysegagames@gmail.com.