

МІСЬКИЙ АВТОТРАНСПОРТ

РОЗВИТОК ПІДПРИЄМНИЦТВА В СИСТЕМІ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ГОСПОДАРСТВА

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
1. ТЕОРЕТИКО–МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА В ТРАНСПОРТНОМУ ГОСПОДАРСТВІ ЯК ЕКОНОМІЧНОГО РЕСУРСУ МЕГАПОЛІСУ.....	5
2. ТЕНДЕНЦІЇ СТАНОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМНИЦТВА В МІСЬКОМУ ТРАНСПОРТНОМУ ГОСПОДАРСТВІ.....	12
3. НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА В ВІДТВОРЮВАЛЬНИХ ПРОЦЕСАХ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....	22
ВИСНОВКИ.....	28
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	29

ВСТУП

В процесі стабілізації економічного розвитку міського транспортного господарства на перший план висувається проблема стійкості і раціоналізації системи підприємництва в низових структурних ланках міського господарства, тому що саме вони визначають відтворювальний процес всього мегаполіса. Система підприємництва складає основу транспортного комплексу і покликана забезпечити його безкризовий розвиток, стійкість в постійно мінливому ринковому середовищі, бо від нього залежить не тільки успішність і ефективність функціонування окремих транспортних систем, а й всієї міської інфраструктури.

Розвиток міської транспортної інфраструктури – це цілеспрямований процес суттєвих перетворень, спрямованих на підвищення рівня обслуговування населення з мінімальним ризиком для соціально-екологічного середовища мегаполісу.

Підприємництво як ініціативна інноваційна діяльність спрямована на пошук нестандартно підходів до постановки завдань і їх вирішення та відіграє ключову роль в сучасному відтворювальному процесі, забезпечуючи його високу ефективність.

Розвиток суспільно-корисних форм, видів і механізмів підприємницької діяльності на основі її взаємодії з процесом державного регулювання відіграє винятково важливу роль для подолання Україною ситуації системної соціально-економічної кризи, яка далеко не подолана до теперішнього часу, незважаючи на видимі поліпшення в українській економіці на протязі декількох останніх років. Головна причина криється в тому, що обсяг інвестицій в оновлення і розширення основних виробничих фондів складає трохи більше однієї чверті від їх обсягу 1990 років, а це об'єктивно означає інтенсивний процес деіндустріалізації країни, що в поєднанні зі згортанням наукових досліджень і розробок (за роки реформ чисельність зайнятих в наукових дослідженнях і розробках знизилася в 2 рази) означає стагнацію розвитку суспільства.

Дослідження підприємництва у сучасному відтворювальному процесі, його особливостей і шляхів розвитку в системі міського транспорту, в тому числі і автомобільного, розглянутого в єдності з будівництвом і обслуговуванням доріг, лежить на стику ряду розділів економічної науки: теорії суспільного відтворення, підприємництва, економіки міського господарства і економіки транспорту, механізму ціноутворення, державного регулювання економіки, в тому числі через державно-приватне партнерство. При цьому взаємодія всіх цих розділів економічної науки, в результаті якого створюється особливий підрозділ економічної науки у вигляді підприємництва в системі міського транспорту, здійснюється на теоретико-методологічній основі, якою є відтворювальний підхід до проблеми дослідження.

Підприємництво має суттєві особливості в галузевому розрізі та за рівнями економіки. Дослідження специфіки підприємництва в транспортній системі мегаполісу, особливо на автомобільному транспорті, тісно пов'язаному з будівництвом доріг і їх обслуговуванням, носить актуальний характер, воно важливе для подальшого розвитку економічної науки і вдосконалення практики господарювання стосовно економіки сучасного мегаполісу.

У теоретико-методологічному відношенні дослідження спирається на теорію суспільного відтворення, основи якої були розроблені ще класиками економічної теорії в особі В. Петті, Д. Рікардо, А. Сміта, К. Маркса, Ф. Кене, а також на теорію підприємництва, база якої була створена працями вчених економістів, таких як: Й. Шумпетер, Д. Маклеланд, П. Друкер, А. Шапіро, Р. Хизрич і ін.

Незважаючи на наявність великої кількості глибоких і ґрунтовних наукових праць вітчизняних і зарубіжних економістів в області підприємництва, відтворювального процесу, економіки мегаполісу та економіки транспорту, багато аспектів підприємництва в сучасному відтворювальному процесі, в тому числі стосовно тієї чи іншої галузі господарювання економіки мегаполісу, і в першу чергу до його транспортної складової, вимагають подальших наукових досліджень.

1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА В ТРАНСПОРТНОМУ ГОСПОДАРСТВІ ЯК ЕКОНОМІЧНОГО РЕСУРСУ МЕГАПОЛІСУ

Особливу значущість у вирішенні важливих соціально-економічних завдань підвищення продуктивності праці в галузях матеріального виробництва на регіональному рівні, набуває надійна і ефективна робота підприємств міського пасажирського транспорту. За останній період загострилися проблеми в роботі системи міського пасажирського транспорту. Прийняті організаційно-економічні заходи для зниження збитковості підприємств муніципального транспорту носять локальний характер і спрямовані на вирішення ситуаційних завдань [1]. Відсутність системного підходу при розробці довгострокової цільової програми інвестиційних вкладень в систему міського пасажирського транспорту, недостатнє використання високоефективних транспортно-технологічних процесів, слабка проробка економічних і організаційно-правових питань знижує результативність діяльності підприємств пасажирського транспорту, рівень якості та безпеку транспортного обслуговування населення [2].

Дослідження діяльності муніципальних підприємств і в цілому системи міського пасажирського транспорту показало, що потрібне уточнення моделі взаємодії виконавців транспортного процесу з інфраструктурою сформованого ринку міських пасажирських перевезень на регіональному рівні, на основі економічно вигідного співробітництва всіх перевізників з метою безпечного і якісного транспортного обслуговування населення. Досвід ринкового розвитку міського транспорту переконливо показує ефективність функціонування різних моделей регульованого ринку, який повинен базуватися на джерелах фінансового забезпечення, що виникають при створенні позасистемного і внутрісистемного ефектів в результаті надання транспортних послуг населенню мегаполісу.

Складні взаємозв'язки міського господарства (міської економіки), як це видно з рис.1.1, пронизують всю сферу підприємництва з урахуванням спрямованості на результат і з урахуванням підприємницьких інтересів всіх учасників господарства мегаполісу.

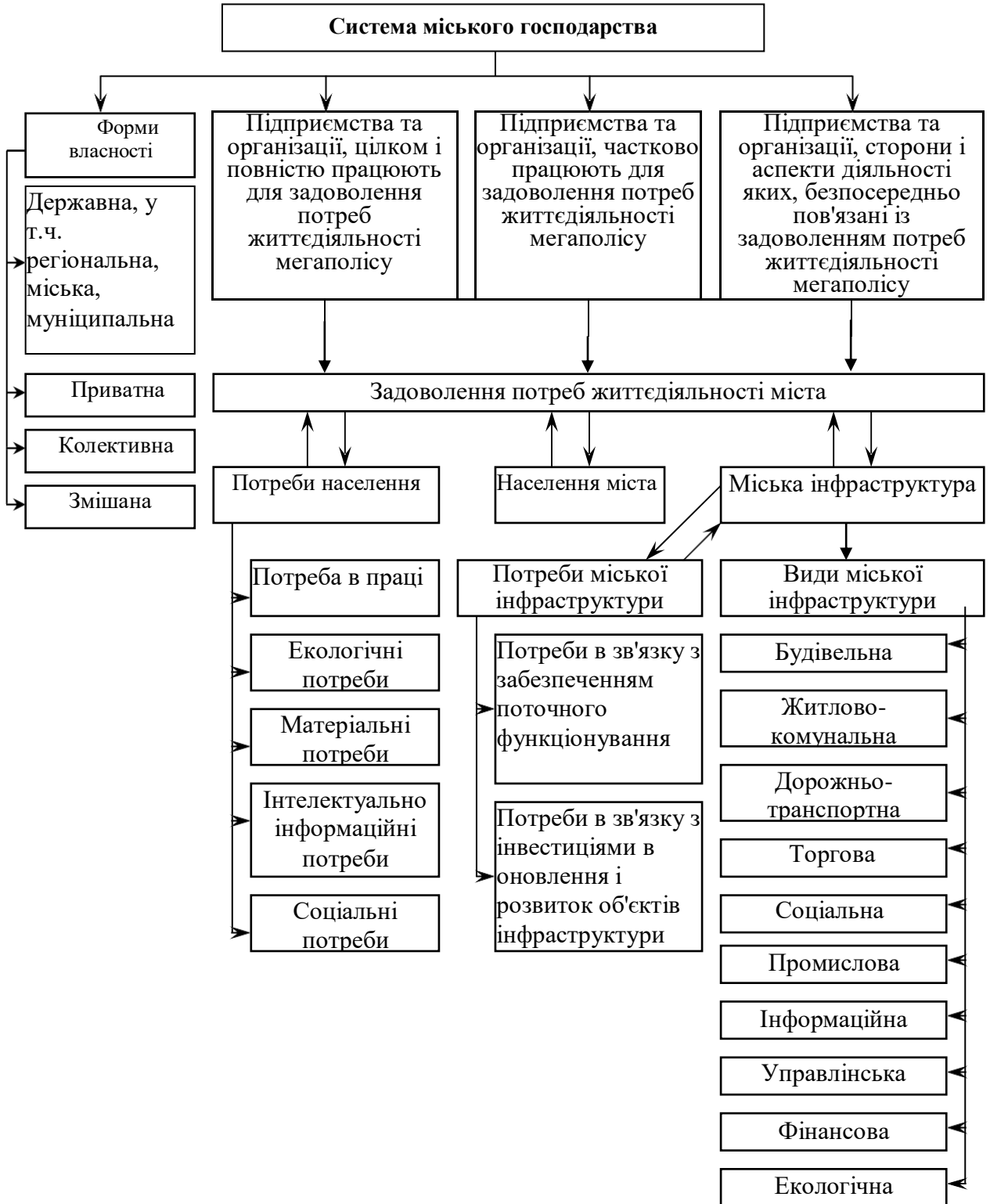


Рис.1.1. Структура міського господарства за формами власності і системою зав'язків

Для здійснення соціально-економічних перетворень на регіональному рівні потрібен розвиток однієї з найважливіших інфраструктур мегаполісу, якої є міський пасажирський транспорт, що задовольняє всі потреби населення в трудових і соціально-культурних пересуваннях [3]. Пріоритетною частиною цього господарства є транспортна складова, від якої залежить ефективний розвиток структури мегаполісу, що розуміється в найзагальнішому вигляді як співвідношення витрат і корисності послуг. Аналіз підприємницької діяльності дозволяє зробити висновок про те, що використання економічних інструментів у розвитку транспорту неможливо без створення обґрунтованих програм, які охоплювали б всю сферу міського господарства, стрижнем якого є транспортна інфраструктура. Підприємницька діяльність транспортного господарства втілюється у структурну взаємодію системи підприємств, метою яких є забезпечення економічної життєдіяльності мегаполісу.

В даний час міський пасажирський транспорт загального користування є однією з найважливіших галузей міського господарства, відповідальність за функціонування якого несуть органи місцевого самоврядування. Робота міського пасажирського транспорту загального користування і заходи щодо її забезпечення повинні розглядатися владою всіх рівнів як мають особливу соціальну значущість. Ступінь участі різних видів транспорту в пасажирських перевезеннях мегаполісу залежить від багатьох факторів, до яких відносяться: історичні особливості, рельєф місцевості, організація дорожнього руху, рівень управління перевізним процесом і т.п.

Виконуючи свою основну задачу повного і якісного транспортного обслуговування населення в перевезеннях, система міського пасажирського транспорту створює соціально-економічний ефект. Економічний ефект формується при забезпеченні доставки працюючих до місця роботи. При цьому міський транспорт впливає на ефективність роботи обслуговуючих галузей виробничо-господарського комплексу регіону. З іншого боку зростає соціальна значимість міського громадського транспорту. Соціальний ефект функціонування міського пасажирського транспорту проявляється при

виконанні культурно-побутових поїздок, а також при наданні різних видів транспортних послуг населенню мегаполісу. Це визначає взаємозв'язок між розвитком економічного потенціалу регіону і дієвою роботою системи міського пасажирського транспорту. Дослідження особливостей формування ринку пасажирських транспортних послуг мегаполісу показало, що в даний час відсутній єдиний підхід до управління системою міського пасажирського транспорту. Існують відмінності в структурі, організації планування та фінансового забезпечення муніципального замовлення, в особливості взаємодії і розподілу функцій і обов'язків між операторами ринку міських транспортних послуг, управліннями, транспортними підрозділами і службами органів місцевого самоврядування.

Важлива роль в цьому співвідношенні відводиться ціновому механізму, так як ринкова ціна визначає його і впливає на сукупну ефективність господарювання в рамках мегаполісу. Взаємодія ринкової ціни товару (послуги) з його ефективністю представлено в концентрованому вигляді на рис.1.2.

Дана схема побудована на основі взаємодії синергетичних ефектів. При цьому ринкова ціна конкретної послуги визначається не тільки величиною витрат, але і співвідношенням обсягу послуг, що надаються і обсягу споживання послуг.

Послуга-обмін, в ході якої визначаються величини ринкових цін і інтереси з урахуванням синергетичних ефектів сторін, формує транспортну систему міського господарства.

Економічна взаємодія сторін породжує інтегрований синергетичний ефект, що перевершує суму всіх часткових складових.

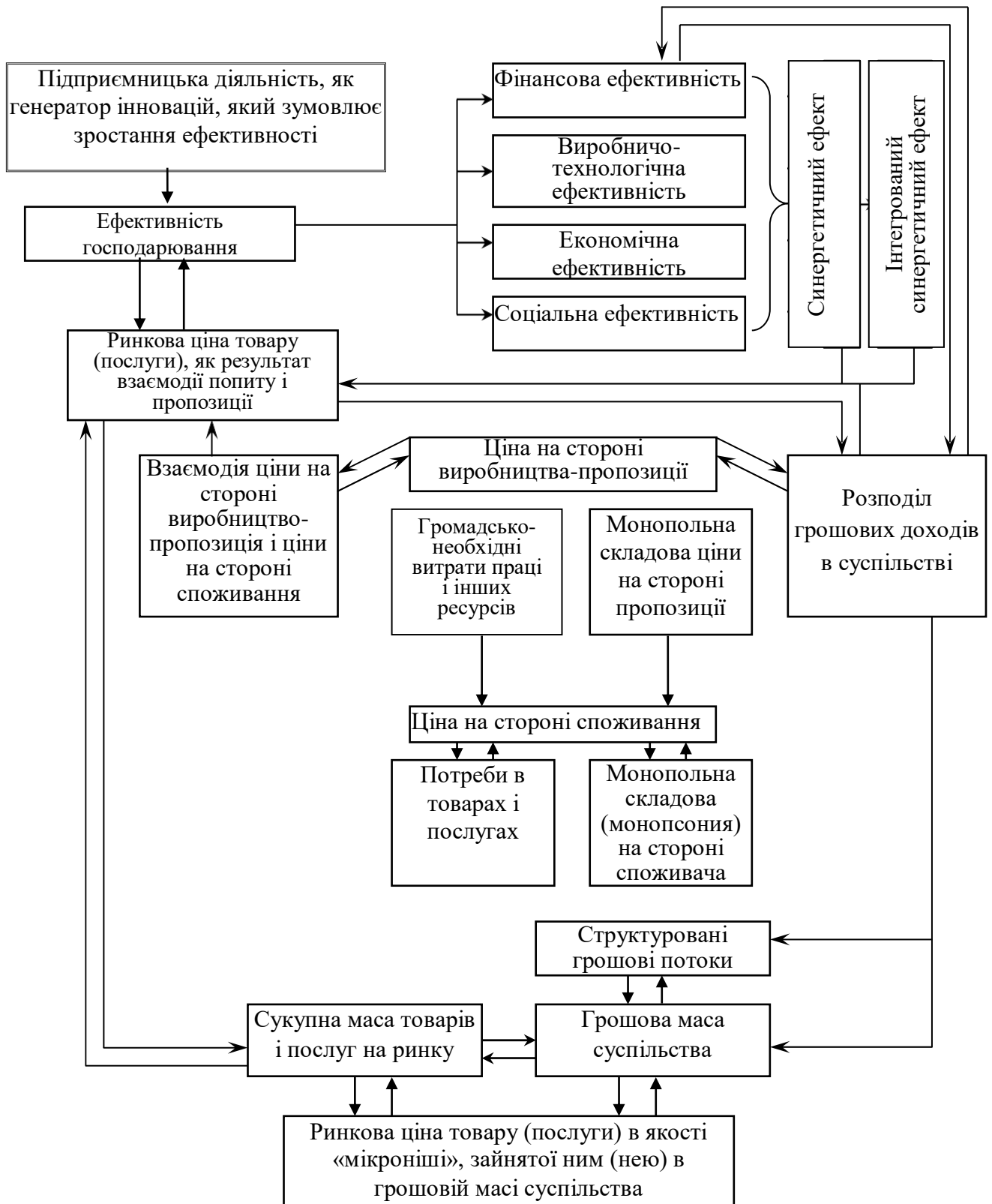


Рис.1.2. Алгоритм загальноекономічного підходу до ціноутворюючого процесу підприємницької діяльності

Інтегрований синергетичний ефект (рис. 1.2) в системі міського господарства і його транспортної складової характеризує наступна математична формалізація:

$$IC_{ef} = BTC_{ef} + EC_{ef} + \Phi C_{ef} + CC_{ef} + ДПС_{ef} \quad (1)$$

де IC_{ef} – інтегрований синергетичний ефект;

BTC_{ef} – виробничо-технологічний синергетичний ефект;

EC_{ef} – економічний синергетичний ефект;

ΦC_{ef} – фінансовий синергетичний ефект;

CC_{ef} – соціальний синергетичний ефект;

$ДПС_{ef}$ – додатковий приріст синергетичного ефекту в цілому за рахунок інтегрування всіх його видів.

Інтегрований синергетичний ефект в системі міського господарства і його транспортної складової характеризує наступна математична формалізація:

$$IC(T/P) = V(T/P)ПЯЖ / СВВРО(T/P) \quad (2)$$

де $IC(T/P)$ – інтегрована синергетична ефективність товару (послуги);

$V(T/P)ПЯЖ$ – внесок товару (послуги) в підвищення якості життя;

$СВВРО(T/P)$ – сумарні витрати на виробництво, реалізацію і обслуговування товару (послуги).

Чисельник характеризує ціннісну сторону послуги, що не піддається кількісному вимірюванню, величина ефекту в кожному конкретному випадку визначається споживачем даної послуги, що пов'язано, по-перше, з тим, що ефект не може відображати пропорційність величини витрат і ціни послуги, (в кожному конкретному випадку одна і та ж послуга приносить різну величину корисності); по-друге, інтегрована синергетична ефективність може використовуватися в якості критерію при альтернативному варіанті надання послуг.

Ціноутворюючий процес завжди ґрунтується на діях об'єктивних економічних законів. Ці закони проявляються через діяльність людей, яка в різний момент можуть носити або усвідомлену, або стихійну форму.

Ігнорування об'єктивних законів призводить до порушення механізму ціноутворення, а економічний закон ціноутворення дозволяє утримувати ціну в заданих соціально-відповідальних рамках. Відповідно до вищевикладеного, можливі два альтернативних підходи до ціноутворюючого процесу. Перший заснований на аналізі витрат по автотранспорту, включаючи його послуги, а, другий – на поєднанні попиту і пропозиції.

Робота на ринку транспортних послуг перевізників різних форм власності зумовило зростання конкуренції, одночасно загострило проблеми в роботі міського транспорту, що призвело до зниження результату діяльності муніципальних підприємств і спричинило за собою збільшення соціальної напруженості в питаннях безпеки і якості транспортного обслуговування населення мегаполісу [4].

Цей стан справ в сфері транспортного обслуговування населення мегаполісу висуває необхідність об'єктивної оцінки функціонування пасажирського транспорту. Ситуацію, в якій зараз знаходяться муніципальні підприємства можна пояснити станом економіки мегаполісу. Економічне зростання регіону взаємозумовлені збільшенням обсягів роботи транспортної інфраструктури. Структура обсягів перевезень за останні роки змінюється. Якщо в 2018-2019 роках основний обсяг транспортної роботи з перевезення пасажирів виконували муніципальні підприємства, то в даний час більше 55% пасажиропотоку здійснюють приватні перевізники. Муніципальні підприємства є об'єктом особливої уваги з боку адміністрації міста, оскільки повністю забезпечують перевезення соціальної групи населення. Стан муніципальних пасажирських підприємств не можна назвати задовільним: триваюче старіння парку транспортних засобів і в цілому всієї матеріально-виробничої бази підприємств не може забезпечити повний і якісний обсяг транспортного обслуговування населення. Близько 90% парку рухомого складу виробило амортизаційний термін служби.

2. ТЕНДЕНЦІЇ СТАНОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМНИЦТВА В МІСЬКОМУ ТРАНСПОРТНОМУ ГОСПОДАРСТВІ

У Київській області, як і в цілому в Україні, «транспорт є однією з найбільших базових галузей господарства, найважливішою складовою частиною виробничої та соціальної інфраструктури» [7, с. 3]. Про значення транспорту свідчить питома вага організацій транспорту в основних фондах Київської області (у 2015 році - 21,5%), частка інвестицій в основний капітал по організаціям транспорту – 15,7%, обсяг платних послуг населенню – 14,9%, середньооблікова чисельність працівників транспорту – 6,6% по Київській області [8].

В рамках Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року в місті Київ затверджена муніципальна програма «Розвиток дорожнього господарства та транспортної системи» на 2019-2030 роки. Мета програми – «підвищення ефективності дорожньої діяльності щодо автомобільних доріг місцевого значення, забезпечення безпеки дорожнього руху та підвищення якості транспортного обслуговування населення». Одне із завдань даної програми позиціонується як «забезпечення сталого, надійного, безпечного функціонування міського пасажирського транспорту і його розвиток» [9].

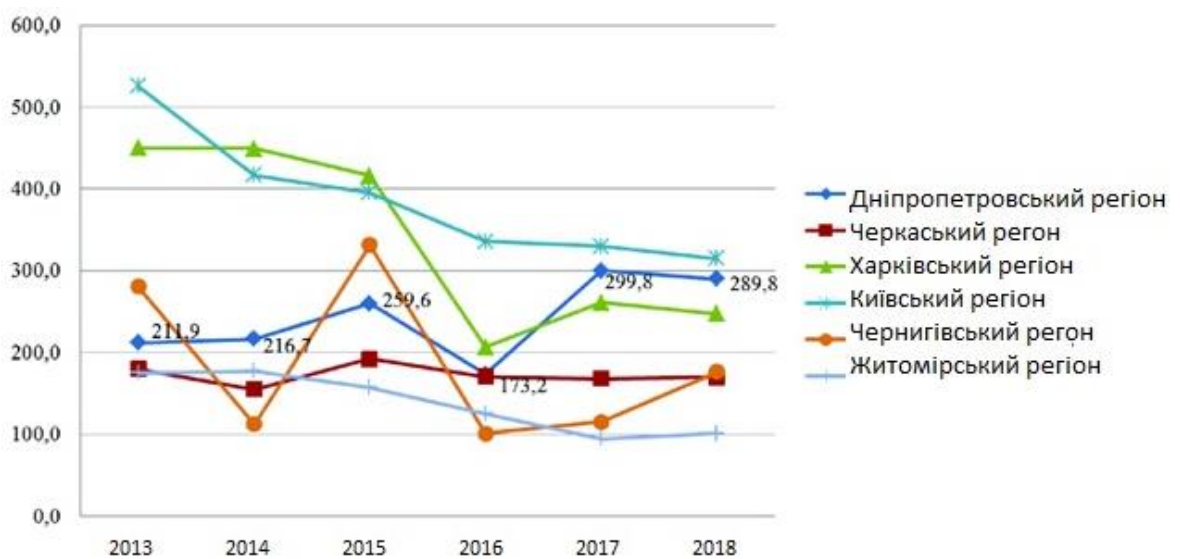
В даний час в місті Київ склалася досить складна ситуація в сфері пасажирського транспорту: існуюча система перевезень пасажирів свідчить про низьку ефективність роботи пасажирського транспорту, недовикористання потенціалу рухомого складу, нераціональності діючої маршрутної мережі, існує проблема дублювання маршрутів, в основному укомплектованих автобусами малого класу, що перевантажують транспортну мережу міста.

Очікуваними результатами муніципальної програми є підвищення рівня комфортності використання учасниками дорожнього руху вулично-дорожньої мережі, підвищення ефективності функціонування системи безпеки дорожнього руху, а також підвищення надійності використання міського пасажирського

транспорту. Важливою частиною цього процесу є збалансоване поєднання перевізників різних форм власності, розвиток здорової конкуренції.

В останні роки загострилася боротьба між перевізниками приватних і муніципальних форм власності, в результаті якої спостерігається зниження пасажиропотоку в муніципальних підприємствах і, як наслідок, втрата економічної ефективності їх діяльності. Муніципальний транспорт має сильно виражену соціальну спрямованість, тому питання функціонування міського пасажирського транспорту в останній час приділяється особлива увага, і поставлені цілі муніципальної програми покликані вирішити наявні проблеми.

Найважливішим показником ефективності роботи пасажирського транспорту є кількість перевезених пасажирів. В цілому по Київському регіону перевезення пасажирів автобусами загального користування (враховуючи суб'єкти малого підприємництва) за 2015-2019 роки скоротилися на 25,3%. Динаміка перевезень пасажирів по деяким суб'єктам підприємницької діяльності Київського регіону представлена на рис.2.1 [10].



Джерело: [10]

Рис.2.1. Динаміка перевезень пасажирів автобусами загального користування по суб'єктам підприємництва за 2013-2018 роки, млн. ос.

За період з 2013 по 2018 роки кількість перевезених пасажирів Київського регіону зросла на 36,8%, подібне збільшення може бути наслідком зростання

кількості індивідуальних підприємців і суб'єктів малого підприємництва, а також тісно пов'язане з міграційними потоками в Україні. Окремо необхідно розглянути кількість перевезених пасажирів автобусами загального користування, що працюють на регулярних маршрутах (таблиця 2.1) [10].

Таблиця 2.1

Перевізна діяльність автобусів, що працюють на регулярних маршрутах загального користування по Київському регіону

Показники	2017	2018
Перевезено пасажирів автобусами загального користування, всього, млн. осіб, в тому числі за видами сполучення	122,7	87,1
внутрішньоміське	110,1	75,9
приміське	9,7	8,6
міжміське	2,9	2,5
міжнародне	0,1	0,1

Джерело: [8]

За 2017-2018 роки відзначається зниження пасажиропотоку по Київській області на 29,0%, в тому числі по внутрішньому повідомленням на 31,1%. Такий різкий темп зниження пасажиропотоку в значній мірі впливає на фінансові результати автотранспортних підприємств: зменшуються доходи і збільшуються витрати, підвищується собівартість перевезення пасажирів. В таких умовах підприємства змушені максимально скорочувати витрати. Проте, вимушене скорочення витрат не дозволяє підприємствам зробити свою діяльність ефективною, великі автотранспортні підприємства працюють у збиток, не досягаючи точки беззбитковості.

У зв'язку з появою великої кількості перевізників приватної форми власності на ринку пасажирських перевезень посилюється конкуренція. На підставі реєстру муніципальних маршрутів регулярних перевезень в межах міста Київ станом на 31.12.2019 року складено список кількості перевізників в розрізі організаційних форм і форм власності (таблиця 2.2) [8].

Регулярні пасажирські перевезення в місті Київ здійснюють 74 організації, з яких тільки 4,0% є муніципальними підприємствами, публічні

акціонерні товариства складають 1,4%, а інша частина перевізників відноситься до приватної форми власності: приватних акціонерних товариств, товариств з обмеженою відповідальністю (13,5%), індивідуальних підприємців (81,1%).

Таблиця 2.2

Чисельність і структура автотранспортних організацій, що здійснюють регулярні перевезення в м. Києві

Організаційна форма	Кількість підприємств	Структура, %
Муніципальні підприємства	3	4,0
Юридичні особи (ПрАТ, ТОВ)	10	13,5
Юридичні особи (ПАТ)	1	1,4
Індивідуальні підприємці	60	81,1
Разом	74	100,0

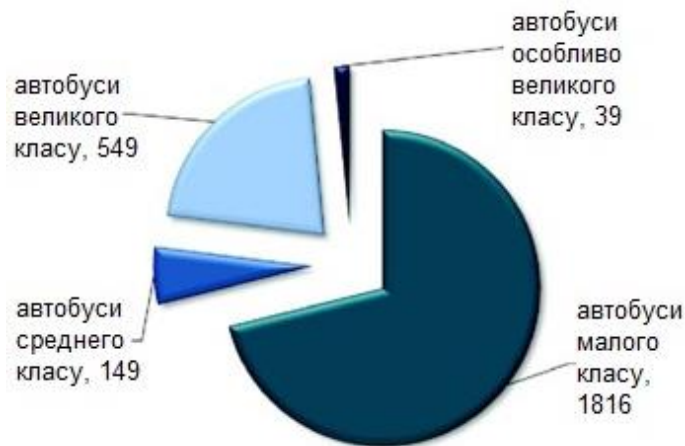
Джерело: [8]

Дані показники наочно демонструють нерівномірність розподілу перевізників за організаційними формами. При цьому від організаційної форми багато в чому залежить ступінь керованості маршрутною мережею міста, а також безпеку перевезень: підприємства муніципальної форми власності постійно піддаються перевіркам, будь-які зміни в графіках руху і розкладах узгоджується з Департаментом транспорту. Особлива увага приділяється режиму праці і відпочинку водіїв автобусів, а також строгий контроль за станом здоров'я.

Нагляд за дотриманням правил перевезень індивідуальними підприємцями ускладнюється великою кількістю, відсутністю квитків та ін. З точки зору безпеки перевезень найбільш безпечні автобуси великої, особливо великого класу, провізна спроможність яких відповідає потребам міста-мільйонника і в яких працюють кондуктори, в зв'язку з чим водій не відволікається від керування транспортним засобом.

Скорочення кількості нелегальних перевізників сталося за рахунок укладання договорів про організацію та здійснення перевезень пасажирів транспортом загального користування за підсумками відкритого конкурсу [3]. Умови договору передбачали заміну протягом 3 років мікроавтобусів малої місткості на транспортні засоби середньої або великої місткості.

Максимальна кількість транспортних засобів певного виду і класу по кожному маршруту встановлюється Департаментом транспорту і відображено в реєстрі (рис.2.1).

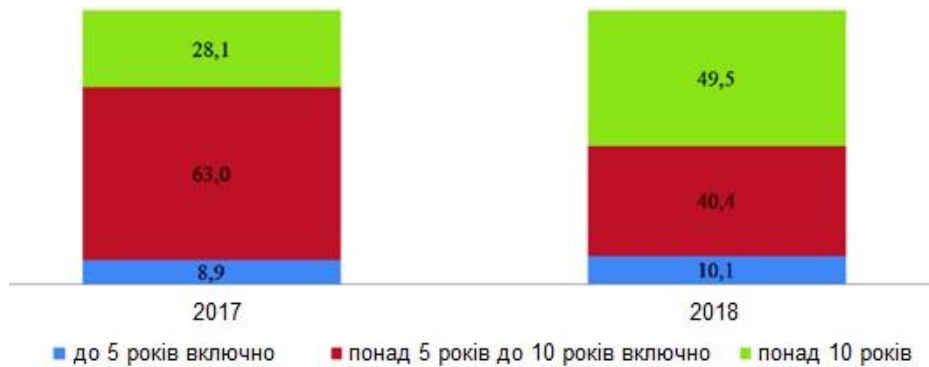


Джерело: [8]

Рис.2.2. Максимальна кількість транспортних засобів автотранспортних організацій, що здійснюють регулярні перевезення, за видами та класами, од.

Автобуси малого та середнього класу в основному експлуатуються перевізниками приватної форми власності, в той час як автобуси великої і особливої великого класу належать муніципальним автотранспортним підприємствам. Це пов'язано з витратами на придбання рухомого складу, на його утримання та обслуговування, а також технічними і експлуатаційними характеристиками.

Конкурентна боротьба в сфері пасажирських перевезень ускладнюється високим ступенем зносу основних фондів муніципальних підприємств: ступінь зносу основних фондів підприємств без обліку суб'єктів малого підприємництва по Київській області в 2017 році становила 58,4%, а в 2018 році зросла і склала 66,6% [8]. Вікова структура парку автобусів за 2017-2018 роки представлена на рис.2.3.



Джерело: [8]

Рис.2.3. Вікова структура парку транспортних засобів (автобуси) в залежності від перебування в експлуатації з моменту випуску заводом-виробником по Київській області за 2017-2018 рр.,%

Кількість автобусів з терміном експлуатації понад 10 років у 2018 році збільшилася на 76,2%, до 5 років – на 13,5%. Ситуація швидкого старіння парку транспортних засобів є критичною і негативно позначається на якості послуг, що надаються, призводить до зниження пасажиропотоку, у зв'язку з чим погіршується фінансове становище підприємств.

Збільшення на 13,5% автобусів з терміном експлуатації до 5 років є позитивним показником, але недостатнім в сучасних умовах. В основному оновлення відбувається серед автобусів малого і середнього класу, що належать суб'єктам малого підприємництва. Субсидування пасажирських автотранспортних підприємств на придбання нового рухомого складу відсутня, а придбання автобусів у лізинг силами муніципальних підприємств при існуючому рівні конкуренції не є економічно доцільним. В результаті кількість рухомого складу в експлуатації муніципальних підприємств знижується, приватних перевізників – збільшується, що призводить до перерозподілу пасажиропотоку на користь приватних перевізників.

У муніципальній програмі мета розвитку пасажирських перевезень формулюється як гарантоване і ефективне задоволення потреб населення в безпечних, доступних і якісних послугах пасажирських перевезень ... » [3]. Дана мета передбачає досягнення соціальної ефективності перевезень, яка може

бути досягнута тільки в разі органічного поєднання різних форм власності, а також наявності автобусів різної пасажиромісткості.

У місті проживають люди з особливостями фізичного розвитку, інваліди, молоді батьки з маленькими дітьми, всі ці категорії населення не можуть комфортно переміщатися в автобусах малого та середнього класу. Для інвалідів-візочників передбачені автобуси великого класу зі спеціальним обладнанням, великий накопичувальний майданчик автобусів великої та особливо великого класу дозволяє проїхати у громадському транспорті з дитячою коляскою або великогабаритним багажем. Транспортні послуги повинні надаватися з урахуванням потреб усіх категорій населення, тому необхідна наявність транспорту різної пасажиромісткості і класу.

В даний час в муніципальних підприємствах спостерігається зниження пасажиропотоку, яке призводить до погіршення фінансового результату діяльності організацій транспорту (рисунок 2.4) [8].



Джерело: [8]

Рис.2.4. Сальдований фінансовий результат діяльності організацій транспорту Київської області за 2017-2018 роки, тис. грн.

Дані на рис.2.4 відображають фінансові результати без урахування суб'єктів малого підприємництва. Спостерігається зниження прибутку всіх організацій транспорту на 61,8%, в тому числі автотранспортних підприємств. У 2018 році частка збиткових організацій транспорту склала 31,3%, з них з автомобільного транспорту - 52,4%, збільшення кількості останніх за рік склало

4,6 п. п. [8]. Негативними показниками виражається і загальна рентабельність автотранспортних підприємств (-3,7%), і рентабельність робіт, послуг (-5,1%) [8]. Існує два шляхи підвищення рентабельності: збільшення доходів або зниження витрат (або комбінація даних напрямків). Другий шлях має обмеження, пов'язаний з мінімальним рівнем витрат, необхідних для здійснення певного виду діяльності. Так як пасажирські автотранспортні підприємства мають у своєму розпорядженні великий парк транспортних засобів і відповідну територію з управлінськими підрозділами і стоянковими боксами, то вони несуть великі витрати на утримання цих територій, які можна оптимізувати до певного значення, але повністю виключити неможливо. Таким чином, для муніципальних підприємств першочерговим завданням стає збільшення доходів, основою яких є зростання пасажиропотоку.

Багатьох пасажирів автотранспортні підприємства м. Києва втратили в зв'язку з встановленням вартості проїзду в автобусах загального користування нарівні з маршрутними таксі. У сукупності відбулося різке зниження пасажиропотоку, яке призвело до зростання збитків автотранспортних підприємств, зниження окупності більшості маршрутів, збільшення тимчасових інтервалів руху автобусів і практично повної відсутності можливості пересування муніципальним транспортом у вечірній час доби і вихідні дні. Величезна проблема виникає в зв'язку з старінням рухомого складу, в результаті погіршується якість надання послуг і знижується соціальна і економічна ефективність перевезень.

Таким чином, в даний час накопичився цілий комплекс проблем в сфері пасажирських перевезень міста Києва, для їх вирішення необхідний перегляд принципів роботи пасажирських автотранспортних підприємств. Робота з удосконалення маршрутної мережі повинна сприяти поліпшенню транспортної інфраструктури Києва, підвищенню безпеки перевезень, зниження навантаження на автомагістралі та пункти зупинки. Ще одним напрямком, що впливають з попереднього, на нашу думку, має стати робота з узгодження маршрутів, графіків руху і інтервальності між перевізниками приватної і

муниципальної форм власності. Правила, що пред'являються перевізникам, повинні бути однаковими для всіх, незалежно від організаційної форми та кількості транспортних засобів. Діяльність муніципальних підприємств в даний час є збитковою, але перевезення пасажирів силами перевізників приватної форми власності не дозволять реалізувати соціальну функцію: мала місткість ускладнює проїзд населення в години пік, а надмірне скупчення людей сприяє зростанню напруженості і знижує безпеку перевезень і дорожнього руху. Таким чином, необхідно сприяти розвитку муніципальних підприємств.

Одним з чинників поліпшення фінансового результату діяльності пасажирських автотранспортних підприємств є оновлення парку транспортних засобів, що сприяє зниженню витрат на паливно-мастильні матеріали, ремонтний фонд та автошини. У зв'язку з низьким пасажиропотоком доцільне використання автобусів середнього класу для міських перевезень з одночасним зменшенням тимчасового інтервалу. Приклади автобусів для міських перевезень наведені в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Автобуси середнього класу для міських перевезень

Марка	Загальна кількість місць, в т. ч. посадочних	Двигун	Екологічний стандарт
ПАЗ-320412	60 (21+1), 57 (24+1)	Дизельний	EURO-4
КАВЗ-4238	44 (39), 40 (35)	Дизельний	EURO-4
КАВЗ-4270	84 (28+1 інв.)	Дизельний	EURO-5
ГАЗ «Курсор»	72 (23+1 інв.) або 79 (23+0 інв.); 75 (18+1 інв.) або 82 (18+0 інв.)	Дизельний	EURO-5
ОЛІМП-midi	72 (25)	Дизельний	EURO-4, EURO-5
Hyundai A20 4.0D	48 (24)	Дизельний	EURO-4

Джерело: [8]

Придбання нового рухомого складу вимагає значних фінансових витрат. Щоб знизити навантаження на бюджет, можна реалізувати заходи щодо придбання рухомого складу в лізинг, який частково буде субсидувати бюджет, частково – муніципальні підприємства. Таким чином, фінансове навантаження буде розподілено між усіма учасниками сфери перевезень. Для реалізації подібного заходу необхідний перегляд роботи приватного транспорту: наприклад, підвищення вартості проїзду в маршрутних таксі та підтримку

вартості проїзду в муніципальному транспорті на колишньому рівні. В такому випадку пасажери зможуть вибирати між економією часу на поїздку і економією коштів.

Одним з варіантів збільшення надходжень до бюджету може стати зростання вартості ліцензії на пасажирські перевезення, так як в даний час вартість ліцензування досить мала.

З вищевикладеного можна зробити висновок, що основні завдання муніципальної програми «Розвиток дорожнього господарства та транспортної системи», а зокрема, підпрограми «Організація транспортного обслуговування населення та забезпечення сталого, надійного, безпечного функціонування міського пасажирського транспорту» продовжують виконуватися. Але необхідно відзначити, що Департаментом транспорту проведена велика робота: укладені договори з перевізниками, прибрані нелегальні маршрутні таксі, мікроавтобуси замінені на автобуси середньої місткості, проводиться обстеження існуючої маршрутної мережі. Для виконання цілей програми в повному обсязі необхідна подальша робота в напрямку стабілізації рівня конкуренції, оптимального і справедливого розподілу маршрутів між перевізниками муніципальної та приватної форм власності.

Подальше загострення існуючих проблем в роботі міського пасажирського транспорту, є наслідком відсутності системного підходу при вирішенні завдання підвищення результативності роботи муніципального транспорту. Комерційний транспорт не здатний взяти на себе великий обсяг транспортного обслуговування населення мегаполісу. Списання та недостатнє оновлення парку рухомого складу муніципальних підприємств призвело до значного зростання приватних перевізників, які збільшили транспортне навантаження по основних магістралях міста, знижуючи тим самим швидкість руху транспортного потоку, сприяють утворенню «пробок», загострюючи проблему безпеки дорожнього руху.

3. НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА В ВІДТВОРЮВАЛЬНИХ ПРОЦЕСАХ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Запропонований механізм відтворювального процесу в системі підприємництва на міському транспорті полягає в знаходженні ефективних систем управління транспортом з урахуванням багаторівневого підходу щодо регулювання підприємницького партнерства та інноваційних форм його розвитку. Останнє має першорядне значення, тому що саме інновації пов'язані з подальшим структурним перетворенням міської власності і технічного капіталу міста. Слабка зацікавленість приватного капіталу вкладати гроші в розвиток міського транспорту свідчить про прагнення основних засновників і раніше бути повновладними господарями своїх підприємств. Ці висновки підтверджуються даними про статутний капітал приватних власників і державних (муніципальних) власників транспорту. Частка державної і муніципальної власності в статутному капіталі транспортної корпорації великого міста становить близько 86%, а частка фізичних і юридичних осіб - 14%. Держава, як суб'єкт економіки, з підприємництва поступово йде, а приватний, в тому числі іноземний, капітал – не знаходить належного застосування. У муніципальних утвореннях міста частка державної власності значна – до 85%. Це свідчить про необхідність інноваційного підходу до формування нових фінансових інструментів управління транспортним господарством міста, для чого необхідно освоєння інноваційних кредитно-інвестиційних механізмів і створення корпорацій, зацікавлених у венчурному капіталі. Важливим напрямком підвищення ефективності підприємництва на міському транспорті, як показує зарубіжний досвід, є його підтримка і регулювання з боку державних і муніципальних органів влади. Зацікавлені відносини державної та місцевої влади до підприємництва в міському транспорті, дозволяють йому бути ефективним, інноваційним і служити

економічною базою формування системи відтворення транспортного господарства мегаполісу.

Орієнтуючись на глобальні і стратегічні цілі розвитку міського транспорту, підтримка цього сектора економіки є важливою і пріоритетною задачею. Загальний депресивний розвиток міського автотранспорту в даний час, в тому числі автомобільного, чому відповідає багаторазове зниження обсягів будівництва автомобільних доріг з твердим покриттям, відбувається в умовах уповільненого зростання транспортної мережі країни (залізничної та автомобільної) і при різкому скороченні вантажообігу всіх видів транспорту загального користування.

Основними напрямками державної підтримки підприємництва на міському транспорті є:

- створення сприятливого оподаткування;
- інтеграція підприємництва в транспортному господарстві в кредитну фінансову систему України;
- розвиток механізмів і структур кредитування, взаємного фінансування та страхування транспортних підприємств, створення лізингових, гарантійних і страхових схем фінансової підтримки, стимулювання розвитку венчурного капіталу;
- організація системи державного замовлення;
- надання методичної, інформаційної, консультаційної, навчально-освітньої та юридичної допомоги.

Ефективними напрямками розвитку підприємництва на транспорті є:

- складання комплексних програм розвитку транспортної системи міста та визначення провідних напрямків такого розвитку;
- формування і стимулювання масового споживчого попиту на найбільш перспективні транспортні послуги;
- залучення іноземних інвестицій в цю сферу і розширення торговельно-економічного співробітництва із зарубіжними країнами;
- організація ефективної взаємодії існуючих форм підприємницького

бізнесу транспортного господарства міста;

– розвиток інфраструктури, в тому числі соціальної, системи транспортних спілок, транспортних асоціацій, транспортних об'єднань.

Важливою формою регулювання транспортного господарства є національні і регіональні програми розвитку державно-приватного підприємницького партнерства на автотранспорті.

На основі проведеного аналізу стану підприємницької діяльності міського транспорту нами була розроблена модель державно-приватного підприємницького партнерства на автотранспорті великого міста, який виступає в якості транспортної складової його економіки. Дана модель зображена у вигляді схеми, представленої на рис.3.1.

Державно-приватне партнерство на автомобільному транспорті великого міста може в повній мірі розкрити свій потенціал тільки за таких умов:

по-перше, якщо воно буде виступати в якості складової частини державно-приватного підприємницького партнерства на рівні економіки міста в цілому;

по-друге, при розвитку системи стратегічного планування, програмування, державного фінансування міського господарства, коли стратегічний підхід щодо розвитку міського автотранспорту виступає в якості складової частини соціально-економічної стратегії міста;

по-третє, з використанням досить потужної підтримки з боку держави, коли стратегія соціально-економічного розвитку міста органічно вписується в соціально-економічну стратегію держави, при виділенні, у міру необхідності, трансфертів з національного бюджету до бюджету міста.

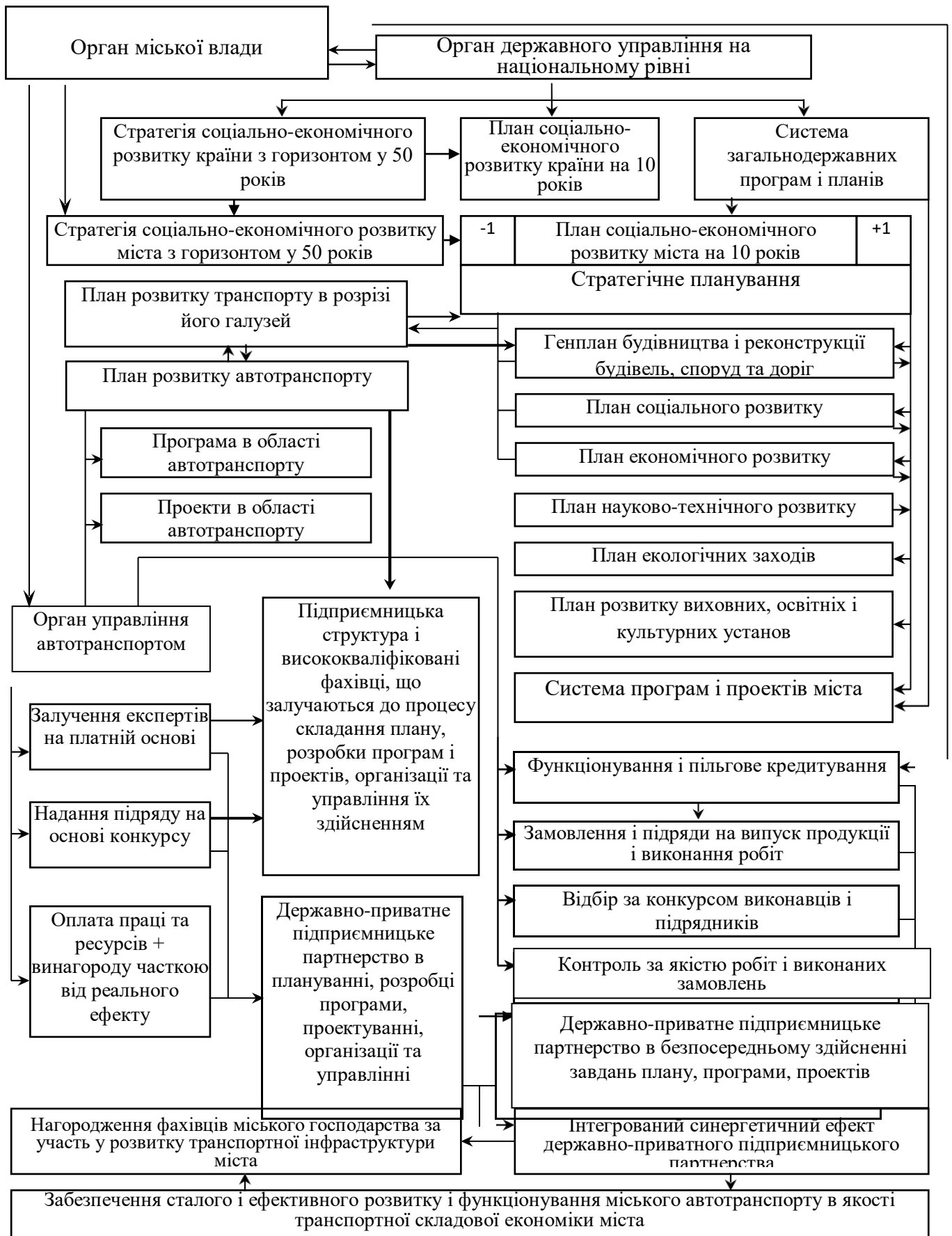


Рис.3.1. Модель державно-приватного підприємницького партнерства на автотранспорті мегаполісу

Державно-приватне підприємницьке партнерство тісно пов'язане з національними проектами, які в даний час починають набирати силу. Державно-приватне партнерство має в Україні хороші перспективи не тільки на національному рівні, а й на рівні регіонів і великих міст. Нами розроблені у вигляді єдиної взаємозалежної системи принципи державно-приватного партнерства (табл. 3.1) на автотранспорті великого міста, яка виступає в якості транспортної складової його економіки, при цьому високоефективне соціально-економічний розвиток досягається шляхом виконання запропонованих принципів, серед яких слід особливо виділити корисність, як цільову установку з одного боку, і взаємну відповідальність – з іншого.

Таблиця 3.1

**Принципи державно-приватного підприємницького партнерства
(ДППП) на автотранспорті мегаполісу**

Найменування принципу	Зміст принципу
Громадська корисність	ДППП має бути орієнтоване на суспільну користь в якості головної цільової установки.
Моральність	ДППП має партнерства не репутацією. ґрунтуватися на високій слід допускати осіб моральності, до з сумнівною
Взаємна зацікавленість	ГЧПП передбачає високий рівень зацікавленості всіх сторін, що беруть участь в партнерстві, і має носити взаємний характер.
Взаємна відповідальність	Учасники ГЧПП несуть відповідальність один перед одним - юридичну та економічну.
Законність	ГЧПП слід здійснювати відповідно до законів і іншими нормативно-правовими актами, при приведенні законодавства у відповідність з реальними економічними інтересами.
Прозорість	ГЧПП має бути повністю відкритим, носити прозорий характер.
Змагальність	Відбір підприємців для здійснення програм, проектів, виконання замовлень і т. П. В ГЧПП повинен проводитися на основі конкурсності.
Поєднання плану і ринку	Розвиток ГЧПП має здійснюватися на основі взаємодії планово-розподільних і ринково-капіталістичних методів при забезпеченні стратегічного підходу до завдань, що вирішуються в ході партнерства.
Контрольованість	Забезпечення дійсного контролю за всіма стадіями співпраці і його кінцевими результатами.
Взаємне поєднання	Взаїмосочетаємость підприємницької ініціативи та інноваційності з можливостями держави в концентрації ресурсів всіх видів на ключових напрямках розвитку.
Синергетичність	Націленість ГЧПП на максимізацію синергетичного ефекту.
Стійка ефективність	Всемірне забезпечення сталого високоефективного соціально-економічного розвитку.

Орієнтація державно-приватного підприємницького партнерства на суспільну користь в якості головної цільової установки не означає, що в

такому партнерстві повинні придусуватися цільові установки на прибуток, накопичення приватного грошового капіталу і т.п. Всі ці цільові установки не тільки суспільно виправдані, але і є потужною мотивацією соціально-економічного прогресу.

План розвитку автомобільного транспорту міста, несучи відносно самостійний характер, входить в якості підсистеми в систему плану розвитку міського транспорту, як єдності всіх його галузей (включаючи також метрополітен, трамвайно-тролейбусний транспорт і т.д.). Однак, в порівнянні з приватними структурами, державні структури мають на порядок більше можливостей в масштабах втягуються в активне застосування ресурсів всіх видів і їх концентрації на ключових напрямках розвитку. Крім того, тільки державний вплив на розвиток економіки дозволяє ввести його в русло стратегічно вивіреного курсу. Взаємосочетаемость переваг приватнопідприємницькій ініціативи з концентрацією державою ресурсів (в тому числі на рівні великого міста) на ключових напрямках є важливим фактором вдосконалення системи транспортного господарства на основі підприємницького партнерства.

Таким чином, розвиток підприємництва на міському транспорті і підвищення його ефективності залежить від системи заходів його регулювання з боку держави, а також допомоги підприємництву в створенні пільгового оподаткування, налагодженні технологічних зв'язків між транспортними корпораціями, технології залучення фінансових інвестицій в технічний капітал, в розвиток ринкової, виробничої та соціальної інфраструктури, в підвищення соціальної орієнтації в транспортному обслуговуванні і налагодженні взаємин міським муніципальним господарством.

ВИСНОВКИ

Визначено потенційні можливості регульованого механізму ціноутворення на міському автотранспорті для розвитку підприємницької інноваційної активності; зроблений і обґрунтований висновок про те, що регульований ціноутворюючим процес, який базується на активному впливі держави на економіку, створює на порядок більші можливості для розвитку інноваційного підприємництва продуктивної спрямованості в порівнянні зі стихійним ціноутворюючим процесом, сприяючи утворенню значного синергетичного ефекту в розвитку підприємництва за рахунок взаємодії приватної ініціативи з можливостями держави в концентрації ресурсів.

Запропонований алгоритм загальноекономічного підходу до ціноутворюючого процесу, заснований на ефективності господарювання, що генерується підприємницькою діяльністю; ціноутворення представлено в якості квадратичного взаємодії суспільно-необхідних витрат праці та природних ресурсів з суспільною корисністю товарів і послуг, з одного боку, і товарної і грошової маси в їх динамічному і структурованому вигляді - з іншого; враховано вплив на ціни техніко-технологічної, економічної, фінансової та соціальної ефективності з виділенням в їх рамках синергетичних ефектів відповідних видів; встановлено, що їх взаємодія породжує інтегрований синергетичний ефект.

Обґрунтовано система принципів державно-приватного підприємницького партнерства стосовно до міського автомобільного транспорту, що включає в себе суспільну корисність і соціальну значимість послуг, що надаються містом; в основі цих принципів лежить поєднання інтересів приватнопідприємницької ініціативи і переваг державного механізму регулювання господарських відносин з ключових секторів транспортної інфраструктури міста.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Герами, В.Д. Концепции формирования системы городского пассажирского общественного транспорта / В.Д. Герами // Автотранспортное предприятие. – 2009. – №5 – С. 8–11.
2. Інтелектуальні транспортні системи в Україні / А. Р. Гайков, О. П. Євсєєва, О. В. Баранов, В. Ю. Баранов // Вісник Нац. техн. ун-ту «ХПІ»: зб. наук. пр. темат. вип.: Автомобіле– та тракторобудування. – Харків : НТУ «ХПІ». – 2014. – № 9 (1052). – С. 106–112.
3. Вовк Ю. Аналіз стану транспортної системи України та перспективи її розвитку [Електронний ресурс] / Юрій Вовк // Соціально-економічні проблеми і держава. –2015. – Вип. 2 (13). – С. 5–15.
4. Рудзінський В.В., Рудзінська О.В. Аспекти створення інтелектуальних транспортних систем автомобільного транспорту України. Вісник ЖДТУ. 2014. № 2 (69), 181–183.
5. Спирин И. В. Перевозки пассажиров городским транспортом / Москва : ИКЦ «Академкнига», 2004. 413 с.
6. Zhao J., Dessouky M., Bukkapatnam S. Optimal slack time for schedule-based transit operations // Transportation Science. 2006. Vol. 40, no. 4. P.529–539.
7. Трансформація економіки та транспорт України / Ю.М. Цвєтов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цвєтов, О.В. Левченко та ін. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 180 с.
8. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту. Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>
9. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
10. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>