

РОЗРОБКА МОДЕЛІ ФІНАНСУВАННЯ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Д. Майдак, студент,
О. Мороз, канд. екон. наук, доцент
Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського

В умовах ринкових відносин та системи замовлення інтереси підприємства-перевізника та замовника мають значущі відмінності. Основна мета перевізника - отримання належної оплати за надані послуги, незалежно від якості виконання, тоді як для замовника пріоритетним є максимальне задоволення потреб споживача у послугах міського пасажирського транспорту. Це виражається у точному виконанні параметрів замовлених послуг, включаючи розклади руху.

Комплексний аналіз функціонування пасажирського автотранспорту в м. Кременчук свідчить про те, що комерційні автопідприємства не можуть забезпечити необхідний рівень транспортного обслуговування населення та відповідати високим кваліфікаційним вимогам через ряд причин. До них відносяться відсутність відповідного рухомого складу, нецентралізовані стоянки з дотриманням необхідних норм безпеки та відсутність необхідних служб та структур для технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів.

Вибір моделі функціонування міського пасажирського транспорту має значущий вплив на умови життя населення, роботу рухомого складу, комфорт поїздки та інші аспекти, що визначають ефективність системи перевезень.

Муніципально-приватне партнерство за своєю економічною природою є розвитком традиційних механізмів взаємодії господарських взаємин 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.

Пасажирські перевезення є соціально значимими через те, що вони повинні задовольняти попит на перевезення усіх верств населення, в т.ч. і малозабезпечених. Механізм приватно – державного партнерства у секторі пасажирських перевезень на початковому 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 направлено перш за все, на покращення якості перевезень, підвищення ефективності роботи автотранспортних підприємств.

Підбір приватного партнера для створення муніципально-приватного підприємства повинен вироблятися на підставі відкритого конкурсу. За результатами конкурсу підписується договір про установа спільної компанії з визначенням графіка приватних інвестицій в розвиток підприємства, обмовляється відсоток прибутку на обов'язкове інвестування в розвиток і інфраструктуру, а також методи і правила контролю діяльності організації з боку державних органів.

За результатами проведеного обстеження пасажиропотоків у місті Кременчук, після оптимізації структури рухомого складу, отримали нову структуру рухомого складу за класами та пасажиромісткістю, що забезпечує належний рівень якості транспортного обслуговування населення міста. Оскільки існуюча структура рухомого складу не відповідає необхідній, слід привести її у відповідну. Для досягнення цієї мети необхідні інвестиції. В умовах сьогодення велике фінансування не можуть на себе покласти ні

приватні перевізники, ні муніципалітет. Тому за цією моделлю пропонується заміну старого парку автобусів здійснювати поетапно.

На першому етапі порівнюємо існуючий парк автобусів з необхідною структурою, залишаємо певну кількість автобусів з існуючого рухомого складу, що задовольняє вимогам оптимізації (як правило, це автобуси малого класу, які також потрібні для забезпечення перевезень). Цей рухомий склад буде складати перший відсоток у необхідній структурі. Потім визначаємо необхідну кількість рухомого складу, яку слід придбати на наступних етапах.

Другий етап: з амортизації рухомого складу, що залишився передбачається отримати кошти, за рахунок яких закуповують нові автобуси великого та середнього класу. В даних умовах можливе використання прискореного методу амортизації (якщо це не буде суттєво впливати на тариф). За цільовим надходженням і використанням цих коштів веде суворий контроль муніципалітет. Визначивши річний обсяг амортизації, можемо прорахувати перехід до нової структури в роках. Якщо цей термін не задовольняє регіональній програмі розвитку транспорту, переходимо до третього етапу фінансування.

Одержати нові автобуси необхідної місткості також пропонується за рахунок приватних підприємців на умовах лізингу. На даному етапі необхідний розрахунок економічно обґрунтованої кількості рухомого складу, придбаного за рахунок лізингу. Ці автобуси будуть складати третій відсоток до необхідної структури.

Таким чином за рахунок асоціації приватних підприємців ми отримаємо певну кількість рухомого складу, що складатиметься із уже існуючого парку автобусів, що задовольняють новим умовам; цільових коштів отриманих за рахунок амортизації та автобусів придбаних на умовах лізингу. В тому разі, якщо ми не досягаємо нової структури рухомого складу, переходимо до четвертого етапу.

На останньому етапі решту кількість необхідних автобусів може придбати муніципалітет за рахунок бюджетних коштів і поставити їх на баланс муніципального підприємства – це буде четвертий відсоток.

Таким чином ми можемо одержати необхідну структуру рухомого складу. Всі відсотки в сумі повинні складати сто відсотків, тобто нову кількість автобусів.

За умовами даної моделі передбачається розподіл доходів, отриманих від реалізації транспортних послуг розподіляти відповідно до відсотків, вкладених у фінансування даного підприємства.

В результаті застосування моделі транспортними організаціями та міською владою створюються умови, які забезпечать в першу чергу стабільну роботу і розвиток комфортабельних автобусів великого та середнього класу, перерозподіл і оптимізація транспортних потоків на території міста.

Список використаних джерел

1. Податковий кодекс України. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Податкового кодексу України». – Харків: Одиссей, 2010. – 568 с.
2. Концепція розвитку пасажирських перевезень в місті Кременчуці // www.kremen.mvk.pl.ua.
3. Левковець П.Р., Мороз М.М., Мороз О.В. Удосконалення перевезень пасажирів м. Кременчук // Управління проектами, системний аналіз і логістика: науковий журнал. – Вип. 7. – К.: НТУ, 2010. – С. 304–308.
4. Мороз М.М. Удосконалення транспортної системи пасажирських перевезень м. Кременчук // Збірник наукових праць (галузеве машинобудування, будівництво). – Вип. 2 (41). – Полтава: ПолтНТУ, 2014. – С. 156–164.
5. Мороз М.М. Підвищення ефективності технологічного процесу транспортного обслуговування м. Кременчук // Вісник Національного технічного університету «ХПІ». – Харків: НТУ «ХПІ», 2014. – № 43. – С. 103–109.
6. Мороз Н.Н. Проблемы пассажирского транспорта общего пользования г. Кременчуг // Вісник Національного технічного університету «ХПІ». – Харків: НТУ «ХПІ», 2014. – № 44. – С. 103–108.
7. Мороз М.М. Шляхи вдосконалення пасажирських перевезень транспортом загального користування // Зб. наук. праць Кіровоградського нац. технічн. ун-ту. – 2015. – Вип. 28. – С. 57–63.

8. Мороз М.М. Розробка заходів удосконалення маршрутної мережі громадського транспорту м. Кременчук на основі розподілу пасажиропотоку гравітаційним методом // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля: науковий журнал. –2015. – № 2 (219). – С. 44–49.
9. Мороз М.М., Король С.О., Мороз О.В., Марченко Д.М., Єпіфанова О.В. Соціально-економічне забезпечення пасажирського транспорту загального користування. Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. Вип. 1 (242) Северодонецьк 2018 – С.100-105.
10. Moroz, M., Markevich A., Moroz O., Vasylovskiy O. Results of Social-Transport Monitoring of Passenger Transportation Kremenchuk City / Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences, 2019, Col.2(33) 76-90.
11. Кір'янов О. Ф., Мороз М. М., Бойко Ю. О. Інформаційні технології на автомобільному транспорті: навч. посіб., Кременчуцький нац. ун-т ім. Михайла Остроградського. Харків: Друкарня Мадрид, 2015. – 270 с.
12. Левковець П.Р., Мороз М.М., Кобилицький Р.В. Удосконалення логістичного управління перевезень пасажирів / Вісник КДПУ імені Михайла Остроградського [Електронний ресурс].–Випуск 6/2007 (47).–Частина 1. –С.113-115.
13. Мороз М.М., Чапенко О.С.Визначення структури рухомого складу для пасажирських перевезень м. Кременчука/ Вісник КДПУ.–Кременчук.–2009.–Вип. 5. –С.58-60.
14. Moroz M., Korol S., Plichko A. Improvement of urban transport system/ Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського. – 2016. –Випуск 6 (1). – С.71-75.
15. Кір'янов О.Ф., Мороз М.М., Чаплінський В.С. Впровадження інформаційних технологій в організацію міських перевезень /Вісник КДПУ. –2008. – Випуск1. –С.48.
16. Мороз М., Норцов О., Кальянов В. Підвищення ефективності системи міських пасажирських перевезень шляхом удосконалення розкладу руху транспортних засобів / Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми конструювання, виробництва та експлуатації сільськогосподарської техніки». Кропивницький: ЦНТУ. – 2021. – С. 95.
17. Лаврик В.В., Кузев І.О., Мороз М.М. Підвищення ефективності міського транспорту загального користування за рахунок створення об'єднаних підприємств/ Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції "Підвищення надійності і ефективності машин, процесів і систем", 13-15 квітня 2022 р. – Кропивницький : ЦНТУ, 2022. – С. 34-36.
18. Солонець А., Кузев І., Мороз М., Бешляг І. Використання на автомобільному транспорті супутникових технологій навігації та зв'язку / Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції "Підвищення надійності і ефективності машин, процесів і систем", 13-15 квітня 2022 р. – Кропивницький: ЦНТУ, 2022. – С. 26-29.
19. Мороз М., Кузев І., Лаврик В. Підвищення ефективності роботи міського пасажирського транспорту за рахунок створення об'єднаних транспортних підприємств / Матеріали II Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «ІННОВАЦІЇ: теорія і практика». – Кропивницький: Академія Прикладних наук. 2021. – С. 66-68.
20. Дмитрієв М.М., Мороз М.М. Удосконалення системи управління пасажирським транспортом загального користування м. Кременчук // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2012. - № 6 (177) – С. 114-118.