



ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

О. І. Амоша, О. С. Філіпова

*Донбаська національна академія будівництва і архітектури,
вул. Державіна, 2, м. Макіївка, Україна, 86123.*

E-mail: EconomicaDnasa@rambler.ru

Отримана 3 листопада 2010, прийнята 26 листопада 2010.

Анотація. В статті виявлено роль міського транспорту в економіці Європейського Союзу та основні тенденції його сучасного розвитку. Визначено основні особливості організації роботи міського пасажирського транспорту в країнах-членах ЄС та детально висвітлені головні з них. На прикладі Чеської Республіки проаналізовано сучасний європейський досвід системи організації міських пасажирських перевезень. Проведено оцінку сильних та слабких сторін, можливостей та загроз сталого розвитку системи міського пасажирського транспорту Чеської Республіки. На основі проведеного аналізу та розкриття суті головних особливостей системи організації пасажирських перевезень в європейських країнах запропоновані перспективні напрямки реформування системи міських пасажирських перевезень в Україні. Відзначено основні перешкоди, які можуть виникнути при здійсненні реформ щодо забезпечення ефективного та безперервного функціонування українських підприємств міського транспорту. Шляхом оцінки та дослідження практики європейських країн визначено наслідки та перспективні результати проведення реформи системи організації міських пасажирських перевезень в Україні.

Ключові слова: пасажирські перевезення, підприємство міського транспорту, інтегрована транспортна система, тарифна політика, муніципальна власність, субсидії, пасажирообіг, міський пасажирський транспорт, сталий розвиток міського транспорту.

ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

А. И. Амоша, Е. С. Филипова

*Донбасская национальная академия строительства и архитектуры,
ул. Державина 2, г. Макеевка, Украина, 86123.*

E-mail: EconomicaDnasa@rambler.ru

Получена 3 ноября 2010, принята 2 ноября 2010

Аннотация. В статье выявлена роль городского транспорта в экономике Европейского союза (ЕС) и основные тенденции его современного развития. Определены основные особенности организации работы городского пассажирского транспорта в странах-членах ЕС и детально освещены основные из них. На примере Чешской Республики проанализирован современный европейский опыт организации системы городских пассажирских перевозок. Проведена оценка сильных и слабых сторон, возможностей и угроз устойчивого развития системы городского пассажирского транспорта Чешской Республики. На основе проведенного анализа и раскрытия сути основных особенностей системы организации пассажирских перевозок в европейских странах, предложены перспективные направления

реформирования системы городских пассажирских перевозок в Украине. Отмечены основные препятствия, которые могут возникнуть при осуществлении реформ, направленных на обеспечение эффективного и бесперебойного функционирования украинских предприятий городского транспорта. В результате исследования практики европейских стран определены последствия и перспективные результаты проведения реформы системы организации городских пассажирских перевозок в Украине.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, предприятие городского транспорта, интегрированная транспортная система, тарифная политика, муниципальная собственность, субсидии, пассажирооборот, городской пассажирский транспорт, устойчивое развитие городского транспорта.

EUROPEAN EXPERIENCE ENSURING EFFECTIVE FUNCTIONING OF URBAN PASSENGER TRANSPORT

Oleksander Amosha, Olena Filippova

*Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture,
2, Derzhavina Str., Makiivka, Ukraine, 86123.*

E-mail: EconomicaDnasa@rambler.ru

Received 3 November 2010, accepted 26 November 2010.

Abstract. The paper deals with the urban transport function in the European Union economy and the main trends of its modern development. The main specific features of the urban passenger transport in EU member countries have been determined and the main details of them have been highlighted. The contemporary European experience of the urban passenger transportation has been analyzed by the example of the Czech Republic. The strengths, weaknesses, opportunities and threats to sustainable development of urban passenger transport system of the Czech Republic have been evaluated. On the basis of the carried out analysis and discovery of the substance of the principle peculiarities of passenger transport organization in the European countries, the main reformation prospects of the urban transportation systems in Ukraine have been offered. The main obstacles that may arise during implementation of the reforms to ensure effective and smooth functioning of the Ukrainian public transport enterprises have been determined. By evaluation and research of the European countries practice, the results and prospects of the urban passenger transportation reforms in Ukraine have been determined.

Keywords: passenger transportation, urban transport enterprise, integrated transport system, tariff policy, municipal property, subsidies, passenger turn-over, urban passenger transport, sustainable urban transport development.

Вступ

Усвідомлюючи значущість та важливість міського пасажирського транспорту в забезпеченні сталого розвитку економіки міста, регіону зокрема та країни в цілому, уряди усіх країн зосереджують багато зусиль щодо забезпечення належного розвитку цієї сфери. Як свідчить практика, кожна країна робить це на власний розсуд, при цьому усі разом вони намагаються досягти одного й того ж результату – ефективно-

го та безперебійного функціонування міського транспорту з максимальним задоволенням потреб населення в пасажирських перевезеннях та мінімальними витратами з бюджетів відповідних рівнів. Саме тому досить важливим є досвід тих країн, які докладають значні зусилля для вирішення зазначених проблем. При цьому особливо цінним є досвід країн Європейського Союзу, який вже давно пройшов той шлях у забезпеченні ефективної організації

роботи міського пасажирського транспорту, який Україна разом з іншими пострадянськими країнами тільки починає.

Питанням забезпечення ефективного розвитку міського пасажирського транспорту в усьому світі приділяється значна увага як з боку вчених, так й з боку політиків, економістів, органів муніципальної влади тощо. Теоретичні та практичні основи забезпечення ефективного та сталого розвитку міського пасажирського транспорту висвітлено в працях таких закордонних вчених як Bystrik Bezak, Pavel Fojtik, Pavel Dusek, Habarda Dusan, Vaclav Cempirek, Alexander Chlan, Michael D. Meyer та інші. Особлива увага щодо сприяння сталому розвитку пасажирського транспорту в містах зосереджена з боку Європейської комісії, якою систематично розробляються та затверджуються відповідні нормативні документи, що регламентують основні напрямки нової транспортної політики Європейського Союзу.

Серед українських та російських вчених питання ефективного та безперебійного функціонування міського транспорту порушуються в наукових дослідженнях В. Х. Далека, В. В. Димченко, Ю. М. Косога, В. В. Костецького, В. М. Лисюка, М. Ю. Радченко, М. Н. Стоянової та інших. В працях згаданих авторів вирішення сучасних проблем в сфері міського транспорту бачиться в удосконаленні законодавчої бази, яка регламентує порядок та особливості функціонування зазначених комунальних підприємств, реформуванні існуючої тарифної політики та пошуку альтернативних джерел фінансування згаданих суб'єктів господарювання. Що стосується дослідження та адаптації закордонного досвіду щодо забезпечення ефективної роботи пасажирського транс-

порту в українських містах, то окремими науковцями увага приділяється лише питанням фінансового забезпечення діяльності міського транспорту. Відсутність всебічного аналізу європейського досвіду організації комплексної ефективної роботи міського пасажирського транспорту й обумовила вибір даного напрямку дослідження.

Метою дослідження є аналіз європейського досвіду організації роботи міського пасажирського транспорту та розробка на цій основі практичних положень та напрямків щодо реформування системи функціонування пасажирського транспорту в містах України.

Основні результати дослідження

Транспорт є найважливішим структурним елементом економіки Європейської спільноти. Крім того, він відіграє істотну роль і в житті населення країн-членів ЄС, забезпечуючи його зростаючу мобільність. Підтвердженням тому є хоча б той факт, що середня довжина поїздок населення зросла з 1988 по 2008 роки більш, ніж в 2 рази, і на початок 2009 року склала 35 км в день на людину [8].

На тенденцію збільшення пасажирських перевезень в європейських країнах не вплинула навіть світова фінансова криза, яка розпочалася ще в минулому році. Так, лише підприємствам міського транспорту Чеської Республіки за час кризи вдалося не просто залишити стабільними обсяги пасажирських перевезень, а навіть дещо збільшити їх. Це твердження наочно ілюструють дані табл. 1.

Дані табл. 1 свідчать про те, що майже в усіх найбільш крупних містах Чеської Республіки простежується позитивна динаміка обсягів

Таблиця 1. Динаміка пасажиропотоку в Чеській Республіці за 2005–2009 роки (тис. км) [6].

Місто	Роки				
	2005	2006	2007	2008	2009
Прага	114637	115465	114182	114257	112866
Брно	38997	39533	39597	39600	40867
Плзень	14967	15250	15068	15064	15068
Градець Кралове	6321	6364	6332	6363	6413
Пардубіца	5749	5533	5662	5751	5812
Опава	3066	3109	3107	3105	3126

пасажирських перевезень. Виняток становить лише м. Прага, в якій, починаючи ще з 2007 року, спостерігається протилежна тенденція. Проте слід відмітити, що виникнення даної ситуації зовсім не обумовлено погіршенням або зниженням ефективності та безперебійності функціонування міського транспорту внаслідок неправомірної та неграмотної політики керівництва та влади міста або ряду інших суб'єктивних причин. Основною причиною даного стану справ стало об'єктивне зменшення потоку туристів до головного історичного центру Чеської Республіки, що безпосередньо й призвело до зниження пасажиропотоку.

Вивчення історії розвитку пасажирського транспорту в Європі показало, що Чеська Республіка та ряд інших європейських країн мають певні особливості становлення та організації роботи міського пасажирського транспорту. Головні з них зображені на рис. 1.

Нааявність зазначених специфічних рис в роботі міського транспорту Чеської Республіки у порівнянні з існуючою на сучасному етапі системою організації пасажирських перевезень міським транспортом в пострадянських країнах, у тому числі і в Україні, на нашу думку, дозволили згаданій європейській країні стати одним із взірців належного утримання та забезпечення ефективного функціонування пасажирського транспорту в містах, тому й потребують детального аналізу.

Найбільш ваговою характеристикою системи пасажирських перевезень в Чеській Республіці, яка суттєво відрізняє її від запровадженої в країнах СНД, є застосування інтермодальної транспортної системи.

Інтермодальна транспортна система являє собою такий спосіб забезпечення функціонування громадського транспорту на певній території або в районі, в яких декілька видів міського транспорту (автобус, трамвай, тролейбус та метро), створюючи чітку і просту систему взаємопов'язаних маршрутів, здійснюють переміщення пасажирів за єдиним тарифом, дотримуючись певних умов перевезень та регулярні інтервали між сполученнями. Основний зміст згаданої системи розкрито у вигляді структурно-логічної схеми на рис. 2.

Як свідчить практика, основною причиною реформування системи міського пасажирського транспорту з унімодальної (одновидової) до інтермодальної в Чеській Республіці стала плутанина та неекономічність діяльності міського транспорту. Складні та заплутані графіки сполучення різних видів транспорту, неоднакові тарифи на різних маршрутах, труднощі при зміні одного виду транспорту на інший внаслідок нерозвиненості транспортної інфраструктури призвели до того, що все більше і більше пасажирів стало надавати перевагу індивідуальному транспорту. З метою запобігання погіршення ситуації на пасажирському міському транспорті урядом Чеської Республіки було прийнято рішення щодо запровадження інтегрованих пасажирських перевезень. І як показав час, спрощення в роботі транспорту, введення єдиного тарифу, створення транспортно-пересадочних вузлів, впорядкування руху транспорту та впровадження системи диспетчерського управління та інших елементів інтегрованої транспортної системи сприяло підвищенню привабливості міського громадського

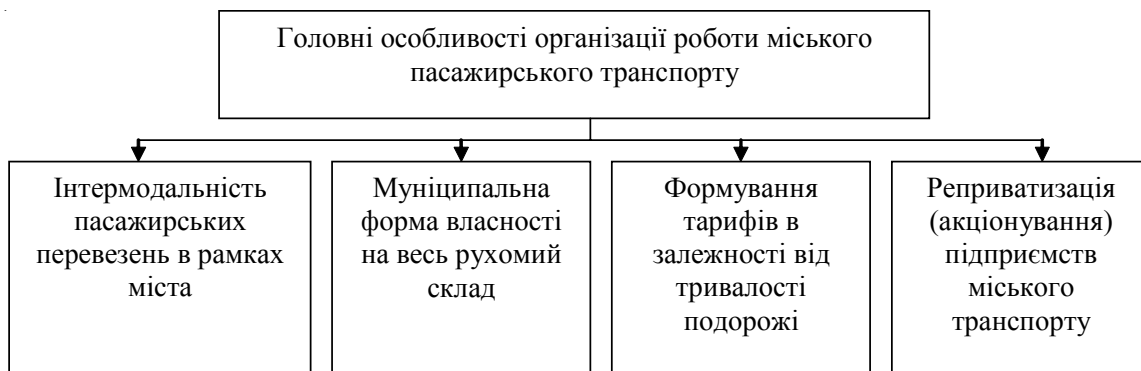


Рисунок 1. Особливості організації роботи міського пасажирського транспорту в Чеській Республіці.

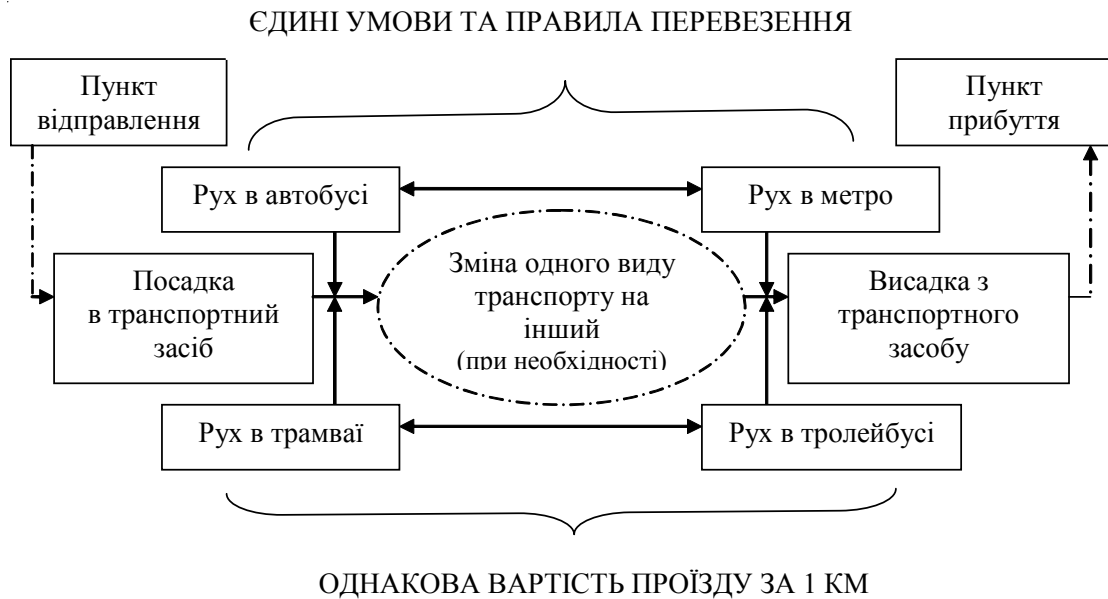


Рисунок 2. Організація пасажирських перевезень за інтермодальною системою.

Примітка: -.-> - рух пішки від (до) пункту призначення

—> - рух в транспортному засобі

транспорту серед населення і, як наслідок, зростанню його конкурентноздатності.

Інша особливість чеського досвіду організації роботи міського транспорту полягає в тому, що весь існуючий пасажирський транспорт міста знаходиться в компетенції єдиного органу – муніципалітету (або магістрату – прим. автора). Наявність єдиного власника на весь рухомий склад транспорту міста в особі магістрату сприяє більш ефективному його розпорядженню. Це досягається за рахунок: з од-

ного боку, виключення можливості виникнення розбіжностей як в організаційних, так і фінансових питаннях забезпечення безперервного функціонування міського пасажирського транспорту між органами місцевої влади та керівництвом підприємства в системі «замовник-виконавець»; з іншого – дозволяє врегулювати питання щодо якості та безпеки наданих послуг в системі взаємовідносин «постачальник-споживач». Система взаємовідносин між учасниками процесу міських пасажирських

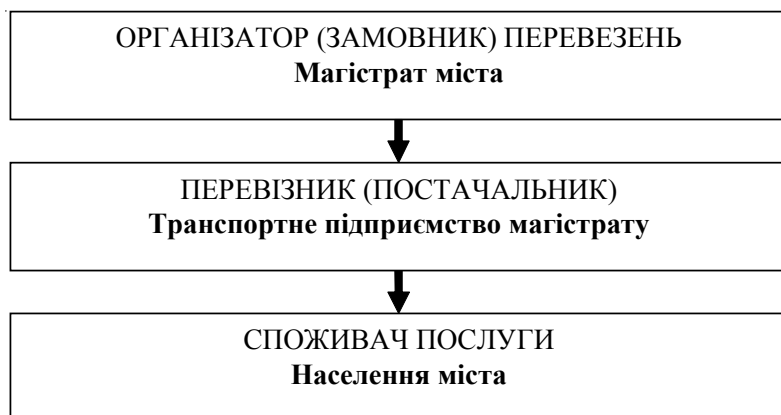


Рисунок 3. Система взаємовідносин між учасниками процесу з перевезення пасажирів міським транспортом в Чеській Республіці.

жирських перевезень Чеської Республіки представлена на рис. 3.

Чеська Республіка має свої певні особливості й в питаннях тарифної політики. Так, величина тарифу в даній країні залежить не від дальності поїздки, як в Італії, Німеччині та інших європейських країнах, і навіть не є однаковою для всіх пасажирів незалежно від дальності перевезення, як то діє в Україні та США. Вартість проїзду пасажирів встановлюється відповідно до тривалості його подорожі та кількості пересадок, які ним будуть зроблені. Застосування подібної тарифної політики сприяє популяризації міського транспорту та заохоченню населення до нього через встановлення відносно низької вартості за проїзд. Дані щодо усереднених тарифів на послуги міського пасажирського транспорту в Чеській Республіці представлені в табл. 2.

Дані табл. 2 свідчать про те, що вартість проїзду в Чеській Республіці дійсно є не досить високою, тому все більше бажаючих можуть вільно користуватися даним засобом переміщення в рамках міста. Для порівняння, в Німеччині (Мюнхені) та Італії (Римі) пасажир за п'ятнадцять хвилин руху повинен заплатити відповідно 2 та 1 євро.

Крім того, інформація, представлена в табл. 2, наочно ілюструє той факт, що в Чеській Республіці, як і в інших економічно та соціально розвинених країнах світу, діє певна система пільг для окремих категорій населення. Так, для пенсіонерів та школярів розмір тарифу встановлений на рівні 50 % від вартості проїзду,

встановленого для економічно активного населення. Певні пільги мають і студенти, проте, як правило, вони розповсюджуються лише на придбання довгострокових квитків (абонементів). Оплата проїзду ж для усіх інших категорій населення як за віковою, так і за професійною структурою здійснюється на загальних засадах. Таким чином, перевага застосування даної моделі формування тарифів полягає в тому, що вона, з одного боку, дозволяє зберегти соціальну значущість міського пасажирського транспорту за рахунок впровадження диференційованої вартості проїзду, з іншого – наявність незначної кількості пільгових категорій пасажирів дозволяє підприємствам міського транспорту в більшому обсязі компенсувати свої витрати і, як наслідок, знизити тягар на бюджети відповідних рівнів.

Ще однією особливістю організації ефективної роботи пасажирського транспорту в Чеській Республіці є реструктуризація транспортних підприємств. Так, за 1994–1998 роки на базі державних підприємств міського транспорту майже по всій Чеській Республіці були створені відповідні акціонерні товариства відкритого типу.

Слід зазначити, що подібні муніципальні транспортні компанії в Європі вже функціонують давно. В них, як правило, доля держави (муніципалітету або магістрату) сягає від 10 до 100 %. Аналіз же діяльності чеських підприємств міського пасажирського транспорту показав, що незважаючи на відмінність в розмірах уставних капіталів та номінальній вартості

Таблиця 2. Усереднені тарифи на пасажирські перевезення міським транспортом в Чеській Республіці станом на 01.07.2010 року [6].

Тип транспортного документа (квитка)	Вартість проїзду для певної категорії пасажирів в чеських кронах/євро		
	Діти від 6 до 15 років (у деяких випадках студенти)	Особі віком старше 15 років	Особі віком старше 70 років
2 зупинки	7 / 0,27	14 / 0,54	7 / 0,27
15/30* хвилин	9 / 0,35	18 / 0,7	9 / 0,35
60/75* хвилин	11 / 0,42	22 / 0,84	11 / 0,42
24 години	40 / 1,54	40 / 1,54	40 / 1,54
30 днів	265 / 10,2	530 / 20,4	240 / 9,23
90 днів	640 / 24,6	1280 / 49,2	-

Примітка: * – тривалість дії квитка в святкові та вихідні дні.

акцій підприємств в різних містах, в усіх них стовідсотковим акціонером є магістрати (муніципалітети) (табл. 3).

Дані табл. 3 свідчать про те, що транспортні підприємства Чеської Республіки, як і раніше, з юридичної точки зору формально залишаються в муніципальній власності. Проте зміна організаційно-правової форми згаданих суб'єктів була обумовлена об'єктивною необхідністю запровадження нових умов та механізмів господарювання з метою покращення їх фінансово-економічного стану. Зокрема, здійснився перехід з повного фінансування поточної діяльності підприємств за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів на умови госпрозрахунку та самоокупності. При цьому слід зазначити позитивні наслідки зазначених змін. Так, наприклад, новому керівництву підприємства міського транспорту м. Брно вдалося протягом 2000–2009 років значно стабілізувати становище й досягти прибутку у розмірі 764 000 крон, транспортному підприємству м. Прага – 7 310 000 крон. Подібна ситуація спостерігається і в інших містах Чеської Республіки.

Проте слід відмітити, що даний стан справ було досягнуто не стільки завдяки вдалим діям нового керівництва та особистісним якостям колективу підприємства, скільки можливостям, які відкривались підприємству та органам муніципальної влади зі зміною організаційно-правової форми господарювання. Адже акціонування підприємств міського транспорту дозволило:

- 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 прийняття участі в загальних зборах акціонерів;
- 3) здійснювати комплексне управління підприємством, у тому числі його майном, за рахунок додаткового оперативного контролю за фінансово-господарською діяльністю виконавчого органу ревізійною комісією та аудитором товариства;
- 4) самостійно виступати позичальником в фінансових установах у разі необхідності залучення додаткових фінансових ресурсів;

Таблиця 3. Інформація щодо статутного капіталу транспортних підприємств головних міст Чеської Республіки.

Місто	Розмір капіталу (Кč)	Кількість та номінальна вартість акцій (Кč)	Акціонери
Прага	30 726 125 000	іменні акції (А) – 3 000 шт / 10 000 000 Кč; іменні акції (В) – 1 шт / 726 125 000 Кč	Магістрат міста
Брно	3 922 514 000	іменні акції (А) – 3 657 шт / 998 200 Кč; іменні акції (В) – 1 шт / 164 800 Кč; іменні акції (С) – 1 шт / 99 800 Кč; іменні акції (D) – 1 шт / 200 120 000 Кč; звичайні акції – 1 шт / 13 000 000 Кč; звичайні акції – 1 шт / 58 712 000 Кč.	Магістрат міста
Оломоуц	179 742 000	звичайні акції – 17 873 шт / 10 000 Кč; звичайні акції – 1 012 шт / 1000 Кč	Магістрат міста
Острава	3 282 978 000	акції на пред'явника – 1 шт / 28936 000 Кč; акції на пред'явника – 1 шт / 1 000 Кč; акції на пред'явника- 1шт/1 953 256 000 Кč; акції на пред'явника – 1шт/509 667 000 Кč; акції на пред'явника-1 шт /452 048 000 Кč; акції на пред'явника – 1 шт / 60 181 000 Кč; акції на пред'явника– 1 шт /166 289 000 Кč; акції на пред'явника – 1шт/112 600 000 Кč	Магістрат міста
Плезень	481 352 000	звичайні акції – 481 352 шт / 1 000 Кč.	Магістрат міста

5) значно скоротити витрати місцевого бюджету на забезпечення ефективної та безперебійної роботи підприємств міського транспорту та інше.

Разом з тим слід відмітити, що й в Чеській Республіці з її багатим та вдалим досвідом ефективної організації роботи міського пасажир-

ського транспорту також існують певні проблеми, які перешкоджають подальшому сталому розвитку даної сфери. Серед них, зокрема, слід відмітити наступні:

- перевантаження транспортної інфраструктури міста;
- забруднення навколишнього середовища;

Таблиця 4. SWOT-аналіз системи міського пасажирського транспорту Чеської Республіки.

Сильні сторони (S)	Слабкі сторони (W)
<ul style="list-style-type: none"> – суттєва популярність серед населення за рахунок встановлення регулярних інтервалів між сполученнями; – участь в європейських та національних програмах розвитку міського транспорту; – широка маршрутна мережа; – забезпечення належної мобільності населення через створення відповідних транспортно-пересадочних вузлів; – регулярність та чіткість руху, у тому числі і вночі; – наявність необхідної транспортної інфраструктури; – безперебійність руху за рахунок впровадження систем диспетчерського регулювання; – можливість оновлення рухомого складу за рахунок власного виробництва вагонів транспорту у межах країни; – наявність ефективного управління різними видами міського транспорту шляхом забезпечення їх інтеграції при здійсненні пасажирських перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> – певна залежність діяльності підприємства від зовнішніх джерел фінансування (зокрема субвенцій з державного бюджету); – взаємозалежність певних видів транспорту від інших, можливість зриву графіків та інтервалів руху значної кількості транспорту в разі виникнення несправностей на транспортних лініях.
Можливості (O)	Загрози (T)
<ul style="list-style-type: none"> – залучення інвесторів через розміщення на фондовому ринку ліквідних активів у вигляді акцій; – підтримка держави та ЄС щодо вирішення питань стосовно оновлення рухомого складу підприємства, реконструкції існуючих трамвайних та тролейбусних колій та будівництва нових; – розширення існуючої маршрутної мережі по мірі розвитку інфраструктури міст; – залучення додаткової категорії пасажирів, зокрема соціально незахищеного населення (інваліди та особи з обмеженими можливостями), за рахунок придбання спеціальних низькопідлогових транспортних засобів. 	<ul style="list-style-type: none"> – зниження рівня фінансування субвенцій з державного бюджету; – залежність цін на енергоносії від світових тенденцій; – зростання цін на сучасні трамвайні, тролейбусні вагони, вагони метрополітену, а також автобуси і запчастини до них; – зростання питомої ваги індивідуального транспорту в загальному обсязі пасажирських перевезень; – недостатня пропускна здатність доріг в окремих містах, що перешкоджає розвитку інтермодальної транспортної системи; – пріоритетний розвиток пасажирського автотранспорту (зокрема автобусів середньої та малої місткості) над електро-транспортом за рахунок його більшої маневреності.

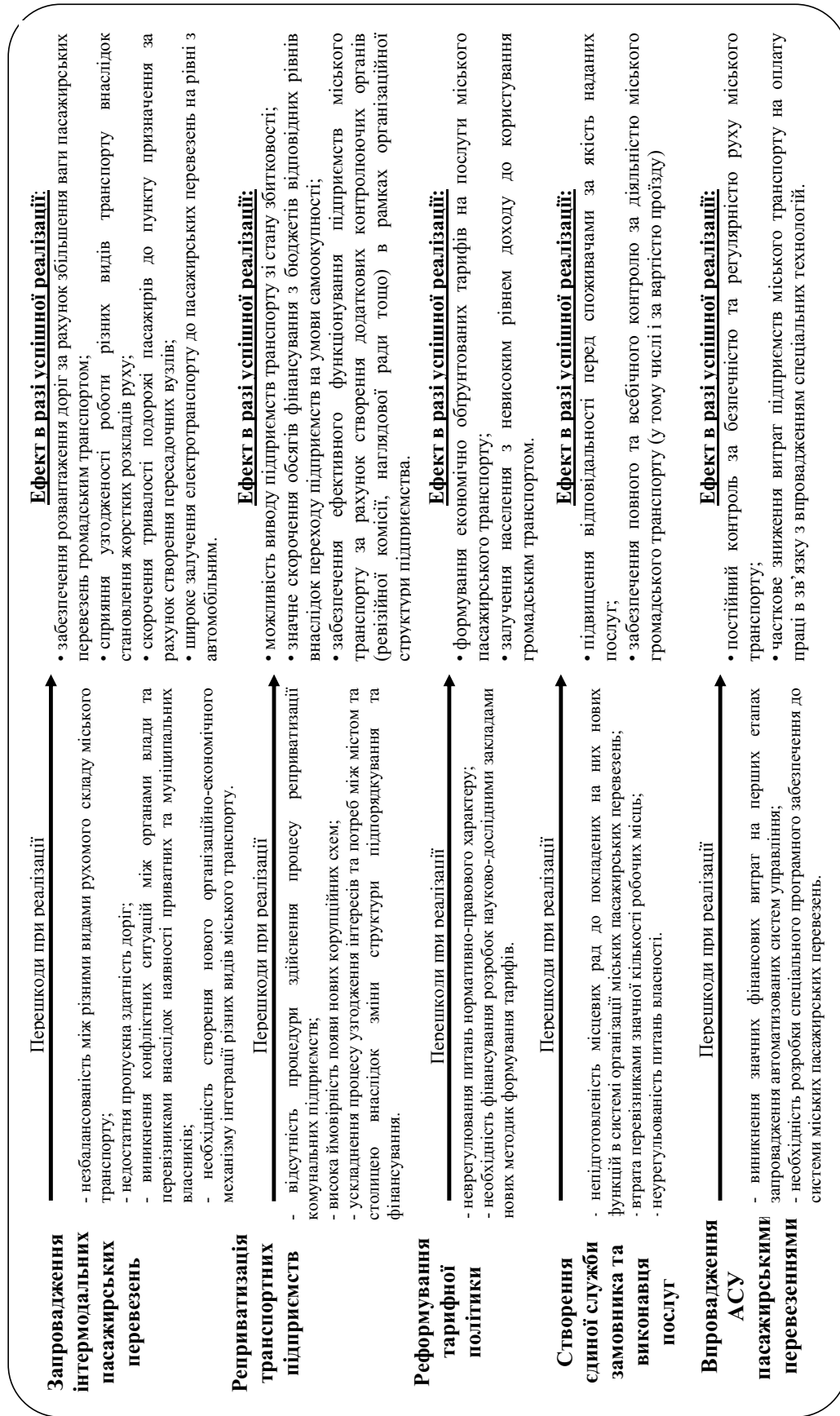


Рисунок 4. Основні напрямки реформування роботи міського пасажирського транспорту України.

- важкість забезпечення належної безпеки руху;
- прискорення темпів автомобілізації в містах;
- значне споживання невідновлюваних ресурсів (зокрема нафтопродуктів) та інше [4].

З метою отримання всебічного уявлення про сучасний стан системи міського пасажирського транспорту в Чеській Республіці був проведений аналіз її слабких та сильних сторін, виявлені її потенційні можливості та загрози розвитку. Результати проведеного SWOT-аналізу представлені в табл. 4.

Дані табл. 4 свідчать про те, що ефективно функціонуванню міського пасажирського транспорту Чеської Республіки та забезпеченню його конкурентоздатності сприяє, з одного боку, широка популяризація серед населення, з іншого – постійна участь в європейських та національних програмах розвитку міського транспорту та можливість залучення інвесторів.

При цьому суттєва популярність серед населення була досягнута завдяки тривалій роботі як керівників самих транспортних підприємств, так і органів місцевої влади. Результатом цієї роботи стало ефективне управління різними видами транспорту, забезпечення безперервності руху рухомого складу за рахунок впровадження систем диспетчерського регулювання та транспортно-пересадочних вузлів. Разом з тим слід відмітити, що міський транспорт в Європі, як і в усіх інших країнах, має соціальну спрямованість. Це несе за собою певну залежність діяльності підприємства від рівня фінансування субвенцій та дотацій з державного та місцевого бюджетів, що також певним чином обмежує свободу діяльності підприємств та своєчасність прийняття відповідних управлінських рішень.

Висновки

Аналіз європейського досвіду організації пасажирських перевезень міським транспортом показав, що запроваджена в країнах-членах ЄС транспортна система має певні відмінності від діючої в країнах СНД. На думку авторів, саме їх запровадження сприяло виведенню транспортних підприємств з важкого збиткового ста-

новища, підвищенню їх конкурентоздатності і, як наслідок, популяризації громадського транспорту серед широких верств населення. Даний факт підтвердили й дані проведеного SWOT-аналізу, в ході якого було встановлено, що на сучасному етапі роботу підприємств міського транспорту Чеської Республіки можна охарактеризувати як стабільну, ефективну та безперебійну.

Тому в рамках проведення даного дослідження самостійними розробками авторів стало визначення основних напрямків реформування існуючої в Україні системи організації пасажирських перевезень міським транспортом з урахуванням досвіду Чеської Республіки та виявлення основних перешкод щодо їх реалізації в сучасних українських реаліях. Основні результати проведеної роботи представлені на рис. 4.

Література

1. Zákon o dráhách č. 266/1994 Sb [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakonycr.cz>.
2. Zákon o silniční dopravě и.111/1994 Sb [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakonycr.cz>.
3. Zákon o akciové společnosti České dráhy и. 77/2002 Sb. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakonycr.cz>.
4. White Paper: European transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) 370 final, Brussels, of 12 September 2001.
5. Vyroční zpravy Sdružení dopravních podniků ČR za rok 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sdp-cr.cz>.
6. Vyroční zpravy o hospodárení Dopravního podniku města Brno za leta 2005-2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dpmb.cz/default.asp>.
7. Філіппова, О. The main directions of sustainable development of public transport in Ukraine / О. Філіппова, К. Іванічка / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rozvojbyvania.sk/>.
8. Cempírek, V. Základy technologie a řízení dopravy / V. Cempírek. – Pardubice : Univerzita Pardubice, 2002. – 120 s.
9. Kleprlík, J. Technologický postup tvorby integrovaného dopravního systému, smluvní vztahy a úloha organizátora // Ročník 4. Číslo III. – listopad, 2009. – s. 120–124.
10. Odkazy na Integrované dopravní systémy v ČR a dopravní svazy ve Spolkové republice Německo, Švýcarsku a Rakousku 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ids.zastavka.net/> – id-odkazy.

11. Ieský drůhy, a.s., IDS – ršmmstskb doprava, 2009. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cd.cz>.
12. Integrovaně dopravní systēm Jihomoravskéhо kraje: Struim o IDS JMK [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>.
13. Stanovy Sdru•enn dopravních podniků IR [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sdp-cr.cz/stan.asp>.
14. Ršehled souiasnéhо vozovéhо parku Brmmnska MHD [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bmhd.cz>.

Амоша Олександр Іванович – доктор економічних наук, професор кафедри економіки підприємств Донбаської національної академії будівництва і архітектури, академік НАН України. Науковий напрямок: економіка, промисловості, соціальні орієнтації ринкових трансформацій, проблеми регіональної науково-технічної та соціальної політики.

Філіппова Олена Станіславівна – аспірант кафедри економіки підприємств Донбаської національної академії будівництва і архітектури. Науковий напрямок: ефективність функціонування підприємств міського господарства.

Амоша Александр Иванович – доктор экономических наук, профессор кафедры экономики предприятий Донбасской национальной академии строительства и архитектуры, академик НАН Украины. Научное направление: экономика промышленности, социальные ориентации рыночных трансформаций, проблемы региональной научно-технической и социальной политики.

Филиппова Елена Станиславовна – аспирант кафедры экономика предприятий Донбасской национальной академии строительства и архитектуры. Научное направление: эффективность функционирования предприятий городского хозяйства.

Oleksandr Amosha – a D. Sc. (Economy), a Professor of the Business Economics Department of the Donbas National Academy Civil Engineering and Architecture, a Professor of the Academy of Sciences of Ukraine. Research interests: industrial economics, social orientation of market transformation, the problems of regional science and technology and social policy.

Olena Filippova – a postgraduate of the Business Economics Department of the Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Research interests: operational efficiency of urban management.

