

мацию об интенсивности транспортных потоков от детекторов ДТ и передают необходимую информацию на верхний уровень управления.

Введение дополнительного уровня управления в архитектуру АСУ-Д – районной подсистемы позволяет разделить выполнение прикладных задач управления движением на большее число контроллеров распределенной сети и тем самым создает предпосылки для использования в подсистеме простых, надежных и недорогих контроллеров. Увеличивается системная надежность, так как сбой или выход из строя любого из КД, КСФ и КЗ не остановит работу РП АСУ-Д в целом, ибо в этом случае не будут выполняться лишь некоторые подзадачи управления. Информация о нарушениях в работе контроллеров поступит по сети на верхний уровень управления для принятия необходимых мер.

1.Кринковский П.И. Организация дорожного движения. – М.: Транспорт, 1996. – 207 с.

2.Печерский М.П., Буданов А.Н. Открытые системы и управление движением транспорта // Открытые системы. – 2000. – №11-12.

Получено 19.01.2002

УДК 621.01

Е.І.КАРПУШИН, професор

Харківська державна академія міського господарства

ЗАДАЧИ АДМІНІСТРАТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ КОМУНАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ З НАДАННЯ МУНІЦИПАЛЬНИХ ПОСЛУГ

На прикладі транспортних підприємств комунальної власності викладені основні принципи адміністративного регулювання відповідно до змішаної моделі фінансового забезпечення продукування муніципальних послуг.

У нинішніх економічних умовах впровадження ринкових відносин за формулою "попит породжує пропозицію, а конкуренція врегулює собівартість та тарифи" на підприємствах сфери муніципальних послуг з відомих причин є неприйнятним (слід зазначити, що цей висновок справедливий не тільки для України, а й для усіх економічно розвинених країн). У той же час нормальне функціонування житлово-комунального господарства при зберіганні витратного принципу господарювання навіть при багаторазовому збільшенні бюджетних асигнувань неможливе, оскільки інтенсивність деградації основних фондів перевищує мислимі темпи нарощування витрат на їхнє відновлення і розвиток. Тому актуальним є пошук такої моделі фінансування муніципальних послуг, що поєднувала б принцип централізованого доту-

вання з перевагами ринкового господарювання.

Для підприємств комунального господарства муніципальної власності сталій розвиток галузі узагальнено означає дотримання умови

$$A_{i'_1, i'_2, i'_3, \dots, i'_{r-1}, i'_r}^{i_1, i_2, i_3, \dots, i_{r-1}, i_r} - B_{i''_{1(q)}, i''_{2(q)}, i''_{3(q)}, \dots, i''_{(s-1)(q)}, i''_{s(q)}}^{i'_1, i'_2, i'_3, \dots, i'_{s-1}, i'_s} \geq 0,$$

де A відповідає споживацькій корисності сукупності послуг, що надаються цими підприємствами по i_1, i_2, \dots, i_r вартісних показниках та i'_1, i'_2, \dots, i'_s тарифах, а B – видаткам на створення цих послуг по $i''_{1(q)}, i''_{2(q)}, \dots, i''_{s(q)}$ статтях витрат. Інакше кажучи, для сталого розвитку сфери муніципальних послуг необхідно забезпечити у крайньому разі нульову рентабельність господарської діяльності відповідних підприємств.

Коли прийняти до уваги відношення $\sim A, \sim B$ компонентів, що характеризують споживання і продукування наданих послуг, то можливе утворення різних варіантів сполучень цих відношень – від окремих, по кожному виду послуг або підприємств:

$$i_j \sim A_{i'_j, k} \sim B_{i''_{k(q)}} ; j = \overline{1, r}, k = \overline{1, s},$$

до відношень по всій номенклатурі послуг, що надаються у даному місті:

$$(i_1, i_2, \dots, i_r) \sim A (i'_1, i'_2, \dots, i'_s) \sim B (i''_{1(q)}, i''_{2(q)}, \dots, i''_{s(q)})$$

Оскільки по цілому ряду муніципальних послуг об'єктивно існуючі різниці між видатками й тарифами повинні компенсуватися дотаціями $d_{j,k} = i''_{k(q)} - i'_j$, а по інших видах послуг можуть бути прибутки $p_{j,k} = i'_j - i''_{k(q)}$, можливі дві моделі організації фінансування – галузева, коли фінансове забезпечення підприємства даної галузі визначається доходністю послуг i , при необхідності, обсягом адресної дотації з міського бюджету, і консолідована, коли доходи усіх підприємств вкупі із загальною сумою дотацій складають єдиний фонд фінансування, що розподіляється по галузях при складанні бюджету згідно з поданими підприємствами калькуляціями на майбутній період. Джерела надходжень коштів на фінансування дотацій можуть бути різними, зокрема з прибутків виробничих та торговельних підприємств муніципального сектору економіки [1].

Як свідчить досвід розвинених країн, друга (консолідована) модель застосовується для підприємств, послуги яких із соціальних міркувань є дотаційними, а перша – для прибуткових. У нинішніх умовах України друга модель вважається єдино можливою, але в ній відсутні стимули до використання резервів саморозвитку, притаманні першій моделі. Тому є доцільним впровадження змішаної моделі фінансового забезпечення підприємств комунальної власності, що поєднує бюджетне дотування з ринковою поведінкою суб'єктів господарювання.

Неодмінною умовою впровадження змішаної моделі є створення відповідної нормативно-правової бази, що повинна забезпечити легітимність та прозорість ринкових заходів. Звідси постає завдання розробки і впровадження комплексу відповідних адміністративних рішень. Так, для транспортних підприємств комунальної власності загальним напрямком регуляторної політики виконавчого органу міської Ради має бути адміністративне сприяння збереженню і поліпшенню стану їх основних фондів і відмова від господарювання за витратною моделлю, коли змістом діяльності підприємства є виконання запланованих валових обсягів транспортної роботи під виділені ресурси. Єдино можливою в кризових умовах стратегією є уповільнення і припинення деградації основних фондів за рахунок зміщення акценту з обсягів транспортної роботи на обсяги транспортних послуг і створення умов для стимулювання ресурсозаощадження при експлуатації.

Перш за все при здійсненні містобудівної і транспортної політики треба виходити із загальносвітової концепції транспортного обслуговування, за якою райони підвищеної щільності людських мас, особливо центральні, є вільними від руху приватного автотранспорту і пасажироперевезення в цих районах покладається на горомадський, переважно міський електричний транспорт. Робота підприємств муніципальної власності, що здійснюють міські пасажироперевезення, повинна бути визнана як соціально корисна діяльність, що тягне за собою відповідне пільгове оподаткування і застосування пільгових тарифів, цін, ставок тощо.

Надання ліцензій приватним підприємствам і приватним перевізникам на пасажироперевезення по окремих напрямках транспортної мережі міста не повинно призводити до зменшення доходів транспортних підприємств комунальної власності. Заборона не стосується тих перевізників, які встановлюють підвищений тариф за особливо комфортні умови поїздки.

Для стимулювання ресурсозбереження підприємства муніципальної власності, які здійснюють міські пасажироперевезення, повинні бути передані в довірче управління на визначеній діючим законодав-

ством конкурсній основі терміном не менше ніж на 5 років. Робота конкурсної комісії повинна контролюватися депутатами міської Ради, затвердження умов трастового договору та кандидатури особи або компанії, якій за результатами конкурсу передається у довірче управління майно підприємства, повинно відбуватися на сесії міської Ради.

Особа або компанія, якій за результатами конкурсу передано в довірче управління майно підприємства, протягом договірного строку діє самостійно, без підпорядкування виконавчому органу міської Ради, за умови виконання пунктів трастового договору та дотримання законів України, що регулюють роботу підприємств, які займаються соціально корисною діяльністю. Власник – виконавчий орган міської Ради – має своїх представників у наглядовій раді переданого в довірче управління підприємства і таким чином здійснює поточний контроль господарчої діяльності.

Підприємство комунальної власності, що здійснює міські пасажироперевезення, як виконавець знаходиться з виконавчим органом міської Ради як замовником у договірних відносинах. Договором на виконання визначеного виконавчим органом обсягу пасажироперевезень встановлюються потрібні для забезпечення потреб міського населення частоти (інтервали) руху по ділянках маршрутної системи по годинах доби у будні й вихідні (святкові) дні по місяцях року.

З метою ефективного використання основних фондів окремих підприємств, зокрема ремонтного устаткування, і удосконалення пасажироперевезень трамвайно-тролейбусні й автобусні підприємства комунальної власності разом з приватними перевізниками можуть об'єднуватись у консорціуми. Діяльність консорціумів регулюється їх статутами і чинним законодавством. До консорціумів можуть входити метрополітени. У разі створення консорціуму на нього перекладаються функції виконавця замовлення на пасажироперевезення. При неможливості повного відшкодування витрат на проїзд пільгових контингентів замовником встановлюється відповідний до спроможностей бюджету мінімум кількостей спеціально визначених рухомих одиниць по маршрутах, що зобов'язані здійснювати пільгові перевезення; інші рухомі одиниці працюють на комерційній основі.

Попередній розрахунок відшкодувань за безоплатний проїзд пільгових контингентів встановлюється за даними обстежень пасажиропотоків по маршрутах та складу пасажирів (за середнім відсотком пільговиків), що регулярно проводить виконавчий орган міської Ради. Кінцевий розрахунок відшкодувань за безоплатний проїзд пільгових контингентів здійснюється згідно з кількістю виданих по пред'явленню відповідних документів на право безкоштовного проїзду спеціаль-

них безоплатних квитків, що є документами суворої звітності. Компенсація різниці між встановленою на початок дії договору собівартістю та діючим тарифом розраховується відповідно до кількості реалізованих платних квитків та отриманих від перевезень доходів.

Тарифи на перевезення розробляються транспортними підприємствами комунальної власності і затверджуються виконавчим органом міської Ради. Тарифи розробляються з урахуванням таких факторів, як необхідність економічними засобами перенаправити пасажиропотоки з одних ділянок транспортної мережі на інші, заохочення населення користуватися громадським транспортом на певних напрямках у певні години доби, диференціації грошових спроможностей окремих верств - школярів, студентів, жителів, які постійно використовують суспільний транспорт для трудових поїздок по незмінних напрямках у визначений час, і т.д.

Виконавчі органи міських Рад сприяють транспортним підприємствам здійснювати такі заходи з ресурсозбереження, що не належать до компетенції підприємств, – повне або на певний період доби зняття зупинок з малим пасажирооборотом, створення пріоритетних умов проходження рухомими одиницями міського транспорту світлофорних об'єктів, упорядкування взаємного розташування зупинок, спеціальних частин колії та контактної мережі, поворотів, ухилів для зменшення кількості вмикань двигунів та зниження інтенсивності зносу обладнання.

І.Шутенко Л.М. та ін. Концепція комплексного соціально-економічного розвитку м. Харкова до 2010 р. // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып. 24. – К.: Техніка, 2000. – С.3-40.

Отримано 15.01.2002

УДК 651.1

В.Х.ДАЛЕКА, канд. техн. наук

Харківська державна академія міського господарства

РЕСУРСОЗБЕРЕЖЕННЯ – ГОЛОВНА СТРАТЕГІЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСЬКИХ ПАСАЖИРОПЕРЕВЕЗЕНЬ

Сформульовано основний принцип ресурсозаощаджуючого управління міськими пасажиропереvezеннями.

Перспектив сталого розвитку міських пасажиропереvezень при зберіганні витратного принципу господарювання навіть при багаторазовому збільшенні бюджетних асигнувань не існує, оскільки темпи деградації основних фондів транспортних підприємств муніципальної власності перевищують об'єктивно можливі темпи нарощування ви-