

**І.С. Мурований, к.т.н., доц.
І.О. Павлова, к.т.н., доц.**

Луцький національний технічний університет

АНАЛІЗ ОБҐРУНТОВАНОСТІ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІСЬКИМ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТОМ ЛУЦЬКА

Здійснено аналіз обґрунтованості тарифної політики пасажирських перевезень міським електротранспортом. Встановлено, що для частини населення законодавчо дозволено безкоштовний або пільговий проїзд на електротранспорті, тому ця частина витрат підприємства компенсується державою. У зв'язку з цим рівень компенсацій не відповідає реальним потребам підприємств. Крім того, у роботі досліджено пасажиропотоки та частку пільгових категорій населення Луцька, які користуються громадським транспортом, та надано пропозиції щодо змін у компенсаційній політиці для забезпечення ефективного розвитку підприємства. Підраховано кількість пасажирів, що мають право на безплатний проїзд у тролейбусах та коефіцієнт співвідношення кількості безплатних до платних пасажирів. Встановлено, що коефіцієнт співвідношення кількості безплатних до платних пасажирів дорівнює 2,50, тобто на одного пасажирів припадає три пільговики. Це змушує переглянути традиційні підходи до формування тарифів на пасажирському транспорті. Запропоновано перехід до нових механізмів компенсації пільгових перевезень.

Ключові слова: міський транспорт; пасажиропотоки; пільгові категорії; тарифи на перевезення.

Вступ. Пасажирський транспорт – одна з найважливіших складових платних послуг, що надаються населенню, якість та доступність яких визначає суспільний розвиток держави. Україна має розвинутий громадський пасажирський транспорт, тому його стан значною мірою впливає на соціальний клімат країни. Необхідність стабільного розвитку пасажирського транспорту визначається потребою в організації безперебійного перевезення населення до місць роботи, навчання та відпочинку, забезпечуючи функціонування підприємств та організацій.

Постановка завдання. Стабільна виробничо-господарська діяльність транспортних підприємств, які займаються громадськими перевезеннями, потребує постійного фінансування поточних експлуатаційних витрат та капітальних інвестиційних витрат на придбання рухомого складу, а також на підтримку та розвиток виробничо-технічної бази.

Відповідно до законодавства України абсолютна більшість суб'єктів, що хазяйнують, свою поточну діяльність фінансують за рахунок доходів від реалізації продукції і послуг, а капітальні вкладення здійснюють за рахунок амортизаційних відрахувань та прибутку від основної діяльності. Транспортні підприємства, що займаються масовими пасажирськими перевезеннями є виключенням із цих правил, тому що держава законодавчим шляхом значній частині населення дозволила безкоштовний або пільговий проїзд на електротранспорті [8–10]. При цьому держава відповідно прийняла на себе зобов'язання фінансувати підприємствам ту частину витрат, що не оплачують пільгові пасажирів. З огляду на те, що фактично дотації з місцевого бюджету виплачуються лише на 60–70 % і з затримкою в 2–4 місяці, то відбувається інтенсивний знос транспортних засобів, старіння ремонтної матеріально-технічної бази підприємств громадського транспорту і практично повна відсутність коштів на закупівлю нового рухомого складу. До того ж, вони зменшуються з року в рік. Рівень компенсацій з бюджету не відповідає реальним потребам підприємств, не виконує належної їм функції.

Від своєчасності та повноти надходжень щомісячних коштів із держбюджету за фактично надані підприємством послуги з перевезення пільгових категорій пасажирів залежить виплата заробітної плати працівникам. Зокрема, на Луцькому підприємстві електротранспорту станом на 1 лютого сума невиплаченої заробітної плати становить майже 1,3 млн. грн. Підприємство, відповідно до бюджетних призначень на 2015 рік, недоотримало 1150,4 тис. грн. державної субвенції за перевезення пільгових категорій пасажирів.

Виконавчі органи виходять з різними пропозиціями з пошуку рішень питання виведення транспорту з кризи. Зокрема, потребує досконалого вивчення проблема забезпечення перевезеннями пільгових пасажирів.

Мета дослідження полягає в аналізі транспортної рухливості населення, частки пільгових категорій населення Луцька, які користуються громадським транспортом та надання пропозицій щодо змін у компенсаційній політиці з забезпеченням ефективного розвитку підприємства та відповідної якості послуг.

Аналіз останніх досліджень. Аналіз методичних принципів компенсації за перевезення пільгових категорій пасажирів виявив низькі можливості держави щодо забезпечення пільгових категорій пасажирів у повному обсязі. Проблеми тарифної політики транспортних підприємств, які займаються громадськими перевезеннями розглядаються в працях українських та зарубіжних вчених [1, 2, 4–6]. У багатьох працях рекомендується розраховувати тарифи за витратною методологією, і в них не приділено достатньої уваги питанням, які б враховували інтереси суб'єктів пасажирських перевезень. Тому вирішення питання обґрунтованості тарифної політики підприємств пасажирських перевезень з урахуванням інтересів виконавців та споживачів транспортних послуг є пріоритетним напрямком наукових досліджень.

Основна частина. Транспортне обслуговування населення відіграє важливу роль у системі господарського комплексу міста. Пасажирський транспорт, задовольняючи потребу населення у переміщеннях, створює передумови для нормального функціонування економіки регіону, сприяє збільшенню вільного часу у громадян, наданням їм можливостей для користування послугами територіально зосереджених ланок соціальної інфраструктури.

Сьогодні перед підприємствами транспорту на шальках терезів постали, з одного боку – зношений рухомий склад з катастрофічною нестачею коштів на його оновлення, а з іншого – велика кількість пільгових категорій пасажирів та відсутність механізму відшкодування коштів за їх перевезення.

Відправною точкою в плануванні фінансової діяльності транспортних підприємств служать тарифи. Від правильності формування тарифів залежить не лише задоволення підприємницького інтересу перевізника і можливість оновлення рухомого складу, а й безпека та якість транспортних послуг [6].

В країнах з розвинутою економікою тарифи відіграють більше соціальну роль, оскільки надходження від оплати проїзду становить менше половини експлуатаційних витрат, усі інші витрати компенсуються перевізникам за рахунок бюджетів різних рівнів та додаткових джерел фінансування, тим самим заохочуючи розвиток галузі. На сьогоднішній день в Україні тарифи на пасажирські перевезення будуються за витратним принципом, який залишився нам із часів адміністративно-планової системи, не відображає реальної дійсності, і без підтримки з боку держави зовсім не сприяє розвитку пасажирського автомобільного транспорту. Для забезпечення балансу інтересів держави, підприємств транспорту та населення назріває потреба у реформуванні тарифної політики, яка б була беззбитковою для перевізників, захищала малозабезпечених громадян і, що стосується Луцька, забезпечила б пріоритетність міського електричного транспорту.

Вихідними даними для пошуку рішень покращання тарифної та компенсаційної політики є результати статистичного обстеження пасажиропотоків на маршрутах загального користування в звичайному режимі руху з метою уточнення обсягів перевезень пасажирів, зокрема пасажирів пільгових категорій.

Обстеження пасажиропотоків проводилося на чотирьох тролейбусах (ЮМЗ Т2 – парковий № 201, ЗіУ-682ГОМ – парковий № 202, Богдан Е231 – парковий № 203, та Богдан Е231 – парковий № 205), за маршрутами, які обслуговує Луцьке підприємство електротранспорту (ЛПЕ).

Як вихідні дані обстеження використовували:

- «Правила надання населенню послуг перевезень міським електротранспортом» [10];
- Мапу м. Луцька;
- перелік існуючих тролейбусних маршрутів;
- час початку та закінчення руху на кожному маршруті;
- перелік та найменування зупиночних пунктів на маршрутах;
- плановий виторг на кожному маршруті по змінам.

Обстеження проводили студенти спеціальності «Організація перевезень і управління на автомобільному транспорті», які були закріплені за маршрутами, за таким планом:

1. Підготовка до проведення обстеження пасажиропотоків велася згідно з розробленим планом.

2. Обстеження пасажиропотоків проводилося за допомогою табличного методу з 11.05.2016 до 17.05.2016 року, тобто 7 днів. Обов'язково фіксували час початку та закінчення кожного рейсу та кількість пасажирів, що мають право на пільговий та безкоштовний проїзд.

3. Обробку результатів обстеження здійснювали у такій послідовності:

- а) у відповідні стовпчики картки обліку пасажиропотоків вписували кількість пасажирів, що ввійшли і вийшли на кожній зупинці в прямому та зворотному напрямках;
- б) визначали кількість пасажирів, які оплачували проїзд за повною вартістю, тобто 2 грн.;
- в) визначали кількість пасажирів, що мають право на пільговий (квиток вартістю 1 грн.) та безплатний проїзд у тролейбусах, за кожен рейс;
- г) визначали загальний обсяг перевезень пасажирів на тролейбусних маршрутах за кожен день роботи;
- д) розраховували погодинну виручку у кожному змін.

Усі результати обстежень, які були проведені для кожної окремої одиниці рухомого засобу, що брали участь у дослідженнях, зібрані в сумарні, після чого обраховані як середньостатистичні показники за усіма тролейбусами. Результати розрахунків наведені у вигляді діаграм (рис. 1, 2).

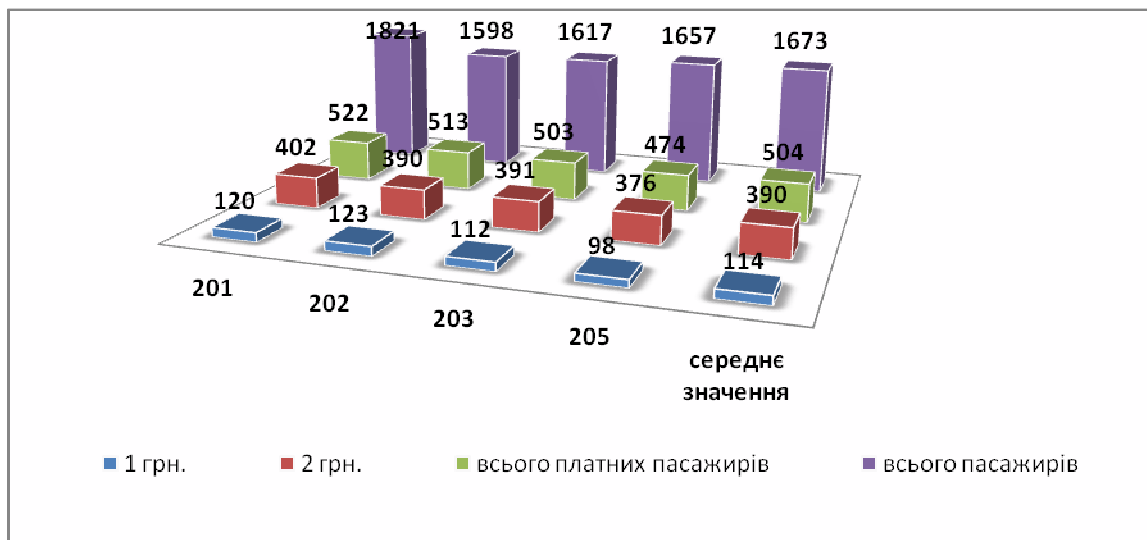


Рис. 1. Результати добового обстеження пасажиропотоків на тролейбусних маршрутах

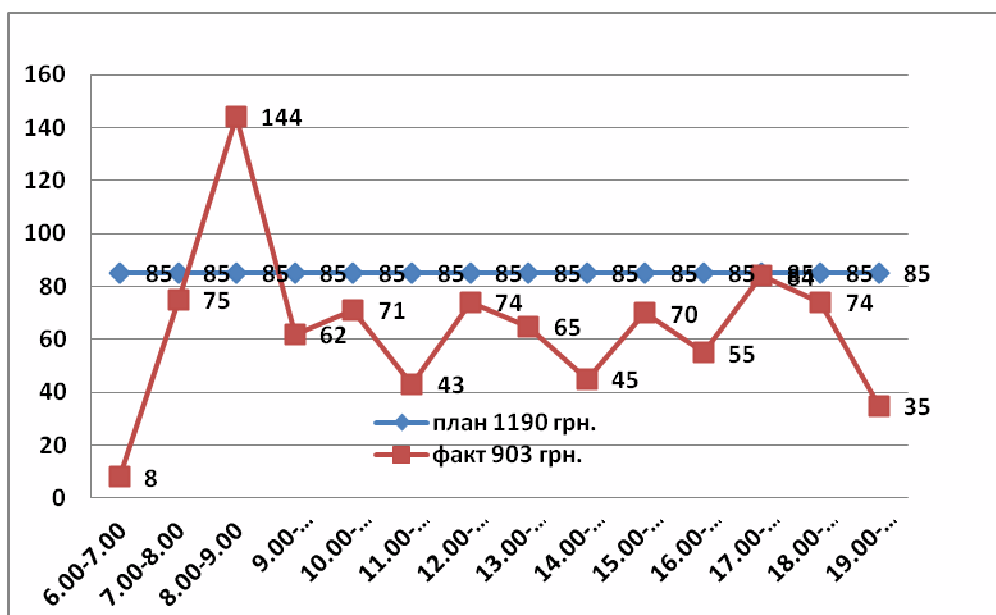


Рис. 2. Результати розрахунку середньої погодинної виручки за день

Кількість пасажирів, що мають право на безплатний проїзд у тролейбусах, визначається як різниця між загальною кількістю пасажирів та тою, що оплатила свій проїзд, пас.:

(1)

де $Q_{пільг}$ – кількість пасажирів, що мають пільги або право на безкоштовний проїзд (рис.1); $Q_{заг}$ – загальний об'єм перевезень, пас.; $Q_{пл}$ – кількість пасажирів, які оплачують проїзд.

Коефіцієнт співвідношення кількості безплатних до платних пасажирів (K) за кожним маршрутом та в цілому для чотирьох тролейбусів, які приймали участь у дослідженні, розраховується за формулою:

(2)

$$K = \frac{Q_{пільг}}{Q_{пл}}$$

Таблиця 1

Розрахунок коефіцієнта співвідношення безплатних до платних пасажирів

№ машини	Час проїзду	Кількість платних пасажирів	Кількість безплатних пасажирів	Коефіцієнт співвідношення безплатних до платних пасажирів
201	6.00–22.00	522	1620	3,10
202	6.00–22.00	513	1085	2,12
203	6.00–22.00	503	1114	2,21
205	6.00–22.00	474	1183	2,50
Всього		2012	5002	2,50

Таким чином, встановлено, що коефіцієнт співвідношення кількості безплатних до платних пасажирів у цілому для чотирьох тролейбусних маршрутів, які обслуговує ЛПЕ, дорівнює 2,50, тобто на одного пасажирів приблизно припадає три пільговики. Як можна побачити з діаграми (рис. 2), спостерігається постійне невиконання плану збору виручки. В таких умовах підприємство має обмежену спроможність фінансувати свою діяльність за рахунок власних коштів.

Відшкодування витрат підприємства на здійснення перевезень пільгових категорій пасажирів з державного бюджету здійснюється не повністю. Систематичне невиконання державою своїх зобов'язань щодо компенсації витрат, яке спостерігається на ЛПЕ упродовж останніх років призвело до важкого фінансового стану підприємства [12]. Це змушує переглянути традиційні підходи до формування тарифів на пасажирському транспорті.

Серед відомих альтернативних механізмів компенсації пільгових перевезень можливо перейти на персоналізацію та монетизацію пільг [1]. Перехід на систему персоналізації пільг припускає їх отримання за картою, з якої знімаються гроші на проїзд. Персоналізація дозволяє врахувати малозабезпеченість пільговика, забезпечуючи державі прозоре цільове використання бюджетних коштів. Монетизація передбачає заміну існуючих пільг на грошову адресну виплату без системи контролю над їх витратами. За принципом монетизації пільговик отримує компенсацію «живими грошима» і може сам вирішувати на що йому їх витратити: на поїздку за повну вартість або на похід у магазин. Монетизація забезпечує чітку структуру зобов'язань держави перед пільговиками. Держава дістає можливість визначити, скільки коштує перевезення пільговиків, скільки їх і де вони проживають. Наразі кожен із запропонованих механізмів зміни тарифної політики вимагає чіткого розрахунку та подальшого дослідження.

Висновки. Дослідження пасажиропотоків, зокрема пільгових категорій, які здійснюються Луцьким підприємством електротранспорту, а також фінансових результатів роботи довели неспроможність традиційної тарифної політики пасажирських перевезень. У результаті перед підприємством постали такі проблеми, як застарілий рухомий склад, нестача власних джерел фінансування для покриття власних витрат, а також велика кількість пільгових категорій пасажирів, витрати на перевезення яких сьогодні перекладаються державою на плечі самого підприємства.

Тарифна політика пасажирських перевезень вимагає відходу від адміністративної системи, вдосконалення та застосування альтернативних методів вирішення проблем перевезень пільгових категорій, які вагомо впливають на фінансові результати підприємства транспорту.

Список використаної літератури:

1. Альтернативные системы организации льготных пассажирских перевозок // Management Consulting Group ; Новости 30.01.2009 (Со старым багажом в Европу не попасть) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mcg.com.ua/news/press>.
2. *Либерман С.Ю.* Пути повышения экономической эффективности автобусных пассажирских перевозок в городах / *С.Ю. Либерман* Серия : Экономика и управление на автомобильном транспорте. – М., Информавтотранс, 1995. – Вып. 1. – 35 с.
3. *Литвиненко Я.В.* Сучасна політика ціноутворення : навч. посібник / *Я.В. Литвиненко* – К. : МАУП, 2001. – 152 с.
4. *Нагірна Я.Я.* Комбінована методика формування тарифів підприємств пасажирського транспорту / *Я.Я. Нагірна* // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – № 1 (79). – С. 147–153.
5. *Назаренко Я.Я.* Реформування тарифної політики пасажирського транспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.04 «економіка та управління підприємствами (автомобільний транспорт і дорожнє будівництво)» / *Я.Я. Назаренко*. – К., 2007. – 21 с.
6. *Разумова К.М.* Системний аналіз визначення оптимального рівня тарифів / *К.М. Разумова* // Вісник НТУ. – К. : НТУ. – 2012. – № 26. – С. 263–266.
7. Перегляд системи пільг на проїзд у громадському транспорті в Україні з урахуванням досвіду інших країн. – К. : CASE Україна, 2010. – 34 с.

8. Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні Законом України : Закон України 875-ХІІ від 21 березня 1991 року (із змінами і доповненнями) станом на 01 січня 2011 // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991. – № 21. – Ст. 252.
9. Про затвердження Порядку фінансування видатків місцевих бюджетів на здійснення заходів з виконання державних програм соціального захисту населення за рахунок субвенцій з державного бюджету : Постанова Кабінету Міністрів України № 256 від 04.03.2002 року // Офіційний вісник України. – 2002. – № 10 – Ст. 482.
10. Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від № 1735 від 23.12.2004 // Офіційний веб-портал Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1735-04>.
11. Про продовження терміну дії коефіцієнта співвідношення безплатних та платних пасажирів в міському електротранспорті: Рішення Луцької міської ради № 57-1 від 04.02.2015 // Офіційний сайт Луцької міської ради.
12. Тролейбусне депо – головна біль Луцького мера Миколи Романюка// Офіційний сайт Луцької міської ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vidomosti-ua.com/news/19785>.

References:

1. Management Consulting Group (2009), “Al'ternativnye sistemy organizatsii l'gotnykh passazhirskikh perevozok”, available at: www.mcg.com.ua/news/press
2. Liberman, S.Yu. (1995), *Puti povysheniya ekonomicheskoy effektivnosti avtobusnykh passazhirskikh perevozok v gorodakh. Seriya "Ekonomika i upravlenie na avtomobil'nom transporte"*, Vol. 1, Informavtotrans, Moscow, 35 p.
3. Lytvynenko, Ja.V. (2001), *Suchasna polityka cinoutvorennja*, MAUP, Kyiv, 152 p.
4. Nagirna, Ja.Ja. (2008), “Kombinovana metodyka formuvannja taryfiv pidpryjemstv pasazhyr'skogo transportu”, *Aktual'ni problemy ekonomiky*, No. 1 (79), pp. 147–153.
5. Nazarenko, Ja.Ja. (2007), *Reformuvannja taryfnoi' polityky pasazhyr'skogo transport: Author's abstract*, Kyiv, 21 p.
6. Razumova, K.M. (2012), “Systemnyj analiz vyznachennja optimal'nogo rivnja taryfiv”, *Visnyk NTU*, No. 26, pp. 263–266.
7. *Peregljad systemy pil'g na proi'zd u gromads'komu transporti v Ukraini z urahuvannjam dosvidu inshyh kraï'n* (2010), CASE Ukraï'na, Kyiv, 2010. - 34 p.
8. The Verhovna Rada of Ukraine (1991), *Pro osnovy social'noi' zahyshhenosti invalidiv v Ukraini Zakonom Ukraï'ny*, Vidomosti Verhovnoi' Rady URSR, Kyiv, 252 p.
9. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2002), *Pro zatverdzhennja Porjadku finansuvannja vydatkiv miscevyh bjudzhetiv na zdijsnennja zahodiv z vykonannja derzhavnyh program social'nogo zahystu naseleennja za rahunok subvencij z derzhavnogo bjudzhetu*, DP “Ukrpravinform”, Kyiv, 482 p.
10. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2004), *Pro zatverdzhennja Pravyl nadannja naseleennju poslug z perevezen' mis'kym elektrotransportom*, available at: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1735-04>
11. Luc'ka mis'ka rada (2015), *Pro prodovzhennja terminu dii' koeficijenta spivvidnoshennja bezplatnyh ta platnyh pasazhyriv v mis'komu elektrotransporti*, available at: www.lutskrada.gov.ua/prescription/pro-prodovzhennya-terminu-diyi-koeficiyenta-spivvidnoshennya-bezplatnyh-ta-platnyh
12. Vidomosti (2011), “Trolejbusne depo - golovna bil' Luc'kogo mera Mykoly Romanjuka”, available at: <http://vidomosti-ua.com/news/19785>

МУРОВАНІЙ Ігор Сергійович – кандидат технічних наук, доцент кафедри автомобілів і транспортних технологій Луцького національного технічного університету.

Наукові інтереси:

– дослідження показників транспортних потоків.

Тел.: (0332) 746–145.

E-mail: igor_lntu@ukr.net.

ПАВЛОВА Ірина Олексіївна – кандидат технічних наук, доцент кафедри автомобілів і транспортних технологій Луцького національного технічного університету.

Наукові інтереси:

– покращення показників міської транспортної системи.

Тел.: (0332) 746–145.

E-mail: Iruna_Pavlova@ukr.net.

Стаття надійшла до редакції 10.08.2016