

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІЛЬГОВИХ КАТЕГОРІЙ ПАСАЖИРІВ У МІСТІ

Розглянуто стан і проблеми, пов'язані з фінансуванням витрат, понесених транспортними підприємствами, що забезпечують перевезення пільгових категорій пасажирів у місті

Постановка проблеми. У сучасних умовах, міський громадський пасажирський транспорт є одним з життєво-необхідних елементів, що дозволяє вирішувати широкий спектр повсякденних соціальних, економічних, політичних, побутових та культурологічних проблем в умовах неухильних тенденцій розвитку цивілізації. Схожа різноманітна функціональність громадського пасажирського транспорту породжує ряд складних соціально-економічних проблем, а його стабільна робота та розвиток є складними і важливими проблемами транспортного комплексу будь-якої країни.

Традиційно, частково фінансований з коштів державного бюджету, в умовах трансформаційних економічних процесів, які відбуваються в Україні і зміни фінансово-господарських відносин між державою та підприємствами міського громадського пасажирського транспорту, останній опинився серед найбільш вразливих, з точки зору фінансової стабільності, галузей суспільного виробництва, що сприяло його негативному фінансовому та технічному становищу.

Об'єктивні закони ринку та досвід більшості розвинутих країн світу підтверджують необхідність відшкодування частини витрат на функціонування даного специфічного сектору економіки. В більшості країн давно існує та успішно функціонує система державної фінансової підтримки пасажирського транспорту загального користування, результатом якої став збалансований розвиток транспортних систем

з високим рівнем та якістю обслуговування пасажирів. В нашій країні здійснено спробу комбінації соціальної підтримки окремих категорій населення – “пільговиків” з відсутністю відшкодування підприємствам громадського транспорту реальних витрат. В результаті отримано неефективну транспортну систему, низьку якість обслуговування пасажирів, соціальну напруженість у суспільстві. Спроби органів державної влади вирішити проблеми гармонізації розвитку міського пасажирського транспорту суто адміністративними методами не привели до бажаних результатів.

Діюча сьогодні практика державної бюджетної підтримки функціонування підприємств, що здійснюють міські громадські пасажирські перевезення, характеризується відсутністю обумовлених загальноприйнятих та дійових методик визначення необхідного розміру дотаційних коштів. Разом з цим падіння попиту на вказаний вид послуг, а також низький рівень платоспроможності населення обумовлюють падіння доходів транспортних підприємств усіх форм власності.

У зв'язку з вищевикладеним назріла необхідність проведення соціально спрямованої державної політики стосовно міського громадського транспорту, з одного боку, і адаптації економічного механізму функціонування підприємств до нових умов господарювання, з іншого, що потребує визначення методів удосконалення державної підтримки пасажирського транспорту.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема державного регулювання економіки та механізмів управління транспортними системами як методу розвитку регіону, так і держави існує досить давно, і їй присвячені роботи багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених. Детальну класифікацію цілей і методів державного регулювання економіки та управління транспортними системами приведено в роботах В.Ф. Бесєдіна, В.М. Гейця, Г.А. Гольца, Ю.М.Косого, І.І. Лукінова, Б.Я. Панасюка та ін., де викладені сутність, засоби та механізми державного втручання в економіку, організація та методологія управління транспортними системами, прогнозування економічного і соціального розвитку. Однак серед економістів не існує єдиної точки зору щодо співвідношення ринкового саморегулювання та державного регулювання, вченими недостатньо розкриті функції держави щодо формування структури соціальної економіки в перехідний період.

Безпосередньо проблему регулювання відносин “держава – галузь міського транспорту загального користування” досліджено в роботах таких вітчизняних та зарубіжних вчених, як О.С. Власюк, Ф.Г. Глик, О.М. Дунаєв, І.В. Конін, Ю.М. Лагінов, А.М. Редзюк, К. Трякін, А.І. Файнберг, Г.І. Темерязєв, А.А. Хазієв, М.П. Улицький, А. Шмітьков, Я. Шефтер та ін. В результаті наукових досягнень вчених-економістів створена система теоретичних положень та розроблені практичні рекомендації з зазначених проблем. Однак значну кількість вищезазначених робіт виконано в умовах планово-економічних методів господарювання та централізованого розподілу фінансових ресурсів, і чимало з них внаслідок зміни правових та економічних умов втратили свою актуальність. Саме тому, в сучасних умовах задача фінансування та субсидування транспорту загального користування стоїть в ряду важливих соціально-економічних проблем.

Мета дослідження полягає у розробці методики і механізмів соціально-економічного забезпечення перевезення пільгових категорій пасажирів та бюджетної підтримки міських пасажирських підприємств, що забезпечують ефективне функціонування міської громадської пасажиро-обслуговуючої системи.

Викладення основного матеріалу. Обмеженість ринкових умов економічного розвитку громадського пасажирського транспорту загального користування обумовлена недосконалістю механізму відшкодування підприємствам втрат доходів від пільгових перевезень окремих категорій громадян, який не забезпечує своєчасне і в необхідних обсягах отримання підприємствами відповідних бюджетних коштів.

Згідно діючого законодавства на даний час пільги для проїзду транспортом, особливо у міському та приміському сполученні, крім інвалідів надаються дуже великій кількості осіб, що перевищує на цих видах сполучення 60 % загальних обсягів перевезень [14]. Так, кількість осіб, що мають право пільгового проїзду у приміському та міському сполученні в Україні перевищує 23 млн. осіб. В той час, коли законодавством також передбачена необхідність повної компенсації суб'єктам господарювання за пільгові перевезення пасажирів, розмір коштів, які щорічно виділяються на таку компенсацію з державного бюджету місцевим бюджетам, не відповідає реальним потребам. Визначені законодавством пільги не підкріплені необхідними для цього ресурсами. Так, у 2005 році, підприємствам громадського транспорту було компенсовано тільки 240 млн. грн. Тобто, на проїзд громадським транспортом у середньому на одну особу, що користується такими пільгами, припадає близько 10,4 грн. на рік, або 87 копійок на місяць. При цьому, середня вартість проїзду у міському транспорті становила 75 коп. за одну поїздку, у приміському – 2,5-3,0 грн. [22].

Права громадян щодо пільгового проїзду громадським транспортом постійно розширюються внаслідок прийняття нових законодавчих актів. Тільки з прийняттям Верховною Радою України Закону України “Про внесення змін до Закону України “Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту”, який набрав чинності з 1 січня 2006 року, за попередніми розрахунками, проведеними Міністерством фінансів України, при наданні пільгового проїзду міжміським автомобільним транспортом, виходячи із кількості поїздок 10 разів на рік (туди і назад), витрати становитимуть 2,5 млрд. грн.

У 2006 році для компенсації за пільгові перевезення автомобільним транспортом було передбачено 300 млн. грн., що, з урахуванням вищевикладеного, не дало змоги вирішити проблему пільгових перевезень. Щороку, при формуванні державного бюджету, Міністерство фінансів України наполягає на необхідності передбачення коштів для компенсації у межах реальних можливостей бюджету.

Згідно Закону України “Про державний бюджет України на 2007 рік”, субвенції місцевим органам влади надаються на компенсацію витрат перевізників, понесених внаслідок наданні транспортних послуг наступних категорій пасажирів:

- ветеранам війни;
- особам, на яких поширюється чинність Закону України “Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту” (3551-12);
- особам, які мають особливі заслуги перед Батьківщиною;
- вдовам (вдівцям) та батькам померлих (загиблих) осіб, які мають особливі заслуги перед Батьківщиною;
- особам, які мають особливі трудові заслуги перед Батьківщиною;
- вдовам (вдівцям) та батькам померлих (загиблих) осіб, які мають особливі трудові заслуги перед Батьківщиною;
- ветеранам праці;
- жертвам нацистських переслідувань;

– ветеранам військової служби, ветеранам органів внутрішніх справ, ветеранам державної пожежної охорони, ветеранам Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України;

– вдовам (вдівцям) померлих (загиблих) ветеранів військової служби, ветеранів органів внутрішніх справ, ветеранів державної пожежної охорони та ветеранів Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України; особам,

– звільненим з військової служби, які стали інвалідами під час проходження військової служби;

– пенсіонерам з числа слідчих прокуратури;

– реабілітованим громадянам, які стали інвалідами внаслідок репресій або є пенсіонерами;

– громадянам, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи;

– дружинам (чоловікам) та дітям померлих громадян, смерть яких пов'язана з Чорнобильською катастрофою,

– також здійснюються компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян.

З прийняттям закону України “Про державний бюджет України та про внесення змін до деяких законодавчих актів України” відбулись деякі особливі зміни з приводу механізму фінансування перевезення пільгових категорій пасажирів. Отже, категорії пільговиків, яким цей закон приділив увагу:

1. Ветерани праці надається безоплатний проїзд:

– всіма видами міського пасажирського транспорту (за винятком таксі);

– автомобільним транспортом загального користування (за винятком таксі) у сільській місцевості;

– залізничним і водним транспортом приміського сполучення та автобусами приміських маршрутів у межах області (Республіки Крим) за місцем проживання.

Якщо середньомісячний сукупний доход сім'ї в розрахунку на одну особу за попередні шість місяців не перевищує до 890 грн. [5, 8].

2. Особи, які мають особливі трудові заслуги перед Батьківщиною:

– безоплатний проїзд один раз на рік (туди і назад) залізничним транспортом, водним транспортом, повітряним або міжміським автомобільним транспортом;

– безоплатне користування міським транспортом (трамваєм, автобусом, тролейбусом, метрополітеном, водними переправами) і поїздами приміського сполучення, а в сільській місцевості, автобусами внутрішньо-обласних ліній.

Якщо середньомісячний сукупний доход сім'ї у розрахунку на одну особу за попередні шість місяців не перевищував 1335 грн. [5, 8].

3. Інваліди, діти-інваліди та особи, що супроводжують інвалідів 1 групи або дітей-інвалідів:

– безкоштовний проїзд у пасажирському міському транспорті (крім таксі і метро);

– безкоштовний проїзд всіма видами приміського транспорту;

– 50-відсоткова знижка вартості проїзду на внутрішніх лініях (маршрутах) повітряного, залізничного, річкового та автомобільного транспорту в період з 1 жовтня по 15 травня.

Якщо середньомісячний сукупний доход сім'ї в розрахунку на одну особу за попередні шість місяців не перевищував 979 грн. [5, 7].

4. Діти війни, безоплатний проїзд надається:

– усіма видами міського пасажирського транспорту;

– автомобільним транспортом загального користування в сільській місцевості;

– залізничним і водним транспортом приміського сполучення та автобусами приміських маршрутів у межах області Автономної Республіки Крим) за місцем проживання.

Якщо середньомісячний сукупний доход сім'ї в розрахунку на одну особу за попередні шість місяців не перевищував 979 грн. [5, 9].

5. Судді та судді на пенсії або у відставці. Безкоштовний проїзд усіма видами транспорту міського, приміського та місцевого сполучення (крім таксі).

Для суддів. Якщо розмір наданих пільг у грошовому еквіваленті разом із середньомісячним сукупним доходом судді за попередні шість місяців не перевищує 890 грн.

Для судів, що знаходяться на пенсії або у відставці. Якщо середньомісячний сукупний доход сім'ї у розрахунку на одну особу за попередні шість місяців не перевищує 890 грн. [5].

6. Ветерани військової служби, органів внутрішніх справ, державної пожежної охорони, служби цивільного захисту, служби спецв'язку і члени їх сімей. Безоплатний проїзд всіма видами міського пасажирського транспорту (за винятком таксі), автомобільним транспортом загального користування в сільській місцевості, а також залізничним і водним транспортом приміського сполучення та автобусами приміських маршрутів у межах України.

Якщо розмір середньомісячного сукупного доходу сім'ї в розрахунку на одну особу за попередні шість місяців не перевищує 890 грн. [5].

7. Реабілітовані особи, які стали інвалідами внаслідок репресій або є пенсіонерами. Безоплатний проїзд всіма видами міського пасажирського транспорту (крім таксі) та на автомобільному транспорті загального користування (за винятком таксі) в сільській місцевості в межах адміністративного району

Якщо середньомісячний сукупний доход сім'ї в розрахунку на одну особу за попередні шість місяців не перевищував 890 грн. [5].

Недостатнє фінансування зазначеного виду соціального захисту призвело до того, що громадяни, практично не можуть реалізувати надані законодавством права на пільговий проїзд. Більш того, в багатьох регіонах України місцеві органи влади через недостатність бюджетних коштів ухвалюють рішення обмежити ці права, порушуючи при цьому прийняті і діючі закони.

Через фінансову відповідальність за пільгові перевезення, підприємства транспорту не мають можливості розвиватись, оновлювати рухомий склад, підвищувати якість транспортних послуг. У транспортних підприємствах – виконавцях пільгових перевезень стрімко зростає заборгованість перед бюджетом, Пенсійним фондом, підвищується соціальна напруга у трудових колективах через несвоєчасне виконання взаєморозрахунків по заробітній платі. Одним із найбільш проблемних наслідків зазначеної ситуації є постійне створення конфліктних ситуацій між пасажирами, які мають право пільгового проїзду, та перевізниками, особливо приватними, що працюють на маршрутах загального користування.

Слід зазначити, що система державного субсидування перевізників в умовах, коли всі вони не є державними підприємствами, не може бути ефективною при будь-якому обсязі державного фінансування, оскільки цільове використання ресурсів не гарантується.

Тому необхідно акцентувати увагу на те, що рішення щодо перегляду пільгового законодавства є вкрай необхідним. Звичайно, що кінцевий результат, який необхідно досягнути, це зняття фінансової відповідальності за соціальні заходи з суб'єктів господарювання і їх реалізація безпосередньо за рахунок коштів державного бюджету. Ця пільга повинна надаватись тільки через цільову адресну грошову дотацію громадянам на оплату послуг з перевезень автотранспортом.

Відомо, що фінансування пасажирського транспорту загального користування (за винятком окремих видів перевезень – міжнародних, міжобласних, таксомоторних) не може бути повністю забезпечене доходами від сплати проїзду, тобто через самофінансування. За своєю соціальною природою громадський транспорт не здатний ефективно функціонувати і розвиватись без фінансової підтримки державних органів управління. Це підтверджується практикою країн із розвинутою ринковою економікою. Фінансування громадського транспорту поділяється на два основні напрями:

фінансування інфраструктури і роботи. Громадський транспорт залишається єдиною галуззю економіки держави, в якій лише частково діє основний принцип ринкової економіки – вартість товару (послуг) повинна бути сплачена споживачем виробнику.

Обсяги безоплатних перевезень в місті Житомирі у 2006 р. склали 65,6 млн. осіб. Понад 98% пільговиків користуються міським електротранспортом. Їх кількість перевищила відповідну категорію на автотранспорті у 51 раз. Водночас субвенція на відшкодування збитків від пільгових перевезень пасажирів у міському електротранспорті зменшилась відносно 2005 року на 5,2 млн.грн. (31,1 %) і склала 7,1 млн.грн. тобто 11 копійок на один пільговий проїзд тоді як по Україні цей показник становить 32 коп. [19,20,21].

Це обумовлено відшкодуванням не в повному обсязі вартості транспортних послуг, що надаються підприємством на безоплатній основі окремим категоріям громадян та нерівними умовами конкуренції з приватними перевізниками на ринку міських пасажирських перевезень і невинуватим дублювання маршрутів електротранспорту.

На даний час застосовується єдина методика визначення обсягів безкоштовних перевезень пасажирів, згідно якої встановлюється середньомісячна частота поїздок для кожного регіону певного виду транспорту окремих категорій громадян, які мають право безкоштовного проїзду на пасажирському транспорті (методика Держкомстату України). За даною методикою для міста Житомира встановлена середньомісячна частота поїздок для трамваю 12; тролейбусу 13 та автобусу 10 [17].

Основними недоліками методики визначення обсягів перевезень платних і безплатних пасажирів у транспортній рухомості (мобільності) громадян, які мають право безкоштовного проїзду у громадському транспорті, – це “експертне” визначення коефіцієнта співвідношення кількості безплатних і платних пасажирів у загальному обсязі перевезень пасажирів. Крім цього – повне ігнорування у розрахунках безбілетних

пасажирів (так званих “зайців”). Наприклад, у м. Житомирі, за даними міського управління транспорту і зв'язку, їхня частка становить 8-10% від загальної кількості перевезених пасажирів. Крім того при розрахунках використовується коефіцієнт співвідношення платних та безплатних пасажирів, який згідно рішення міської ради складає: для електротранспорту і автотранспорту: 1,22; і 1,24 відповідно [18].

Для отримання достовірної інформації про мобільність пільгових категорій громадян за соціальною ознакою і пільгових категорій службовців в умовах відсутності автоматизованих систем збору плати за проїзд із використанням смарт-карт (в т.ч. – пільгових), виникає нагальна проблема визначення фактичної кількості поїздок, які здійснюють пільгові категорії громадян. При цьому, для громадського транспорту притаманний відносно низький рівень фондівіддачі і продуктивності праці порівняно з іншими галузями економіки. Одним із шляхів вирішення проблеми фінансування є збільшення доходів перевізників. З точки зору ринкової економіки пасажирський транспорт загального користування перебуває у дискримінаційних умовах. При державному регулюванні тарифів на міські та приміські перевезення в умовах нерегульованих ринкових цін на паливно-мастильні матеріали, та запчастини, шини собівартість перевезень постійно зростає, причому механізм оперативного корегування тарифів відсутній.

Зрозуміло, що тарифи на проїзд, а також рівень і якість транспортного обслуговування встановлюються згідно з конкретними політичними задачами. Тому фінансова підтримка збиткових транспортних операцій внаслідок експлуатаційних витрат із боку державних органів управління – підтвердження цього факту. За своєю природою таке фінансування – це не дотація (субвенція), а більше – плата за послуги, які надаються суспільству (функціонування

економіки, зменшення негативного впливу на довкілля, забезпечення безпеки перевезень тощо). Скорочення витрат на громадський транспорт сьогодні в близькій перспективі може викликати значно більші витрати.

Рівень дотацій на покриття експлуатаційних витрат, які не покриваються рівнем тарифу, повинен погоджуватися між органом управління (замовником) і перевізником із відображенням конкретної суми дотації в договорах на транспортне обслуговування. У статті 40 Закону України “Про автомобільний транспорт” передбачено, що “збитки пасажирського перевізника... від перевезень за регульованими збитковими тарифами повністю компенсуються за рахунок коштів відповідних бюджетів”. Але в переважній більшості договорів між державним замовником і перевізником іде гра в одні ворота. Ставка на потенціал маршрутних таксі, які працюють на рентабельних маршрутах, не вирішить проблему розвитку пасажирського транспорту загального користування [2].

Його майбутнє передусім залежить від державної політики фінансування. Один із підходів – пошук нових джерел субсидування. Першим проектом Закону України “Про автомобільний транспорт” (ст. 14 “Забезпечення діяльності автомобільного транспорту”) передбачалося введення автотранспортного збору, як частини плати за послуги автотранспорту (цільовий збір). Верховна Рада таку норму не прийняла. В принципі, це була перша спроба введення транспортного податку [2].

Для вирішення нагромаджених економічних проблем в системі міського громадського транспорту необхідно використати наступні економічні методики визначення можливого та достатнього розміру бюджетних компенсацій учасникам транспортного процесу, які забезпечують соціальну підтримку населенню в частці компенсації витрат на вказаний вид послуг. Методика містить етапи планування дотацій, збір інформації, облік показників, розподіл дотаційних коштів, мотивацію.

У першій запропонованій методиці визначення обсягів дотацій, показники інтегровані в одну систему рівнянь

$$D = C_{н.заг.} - Z * P_c * N_{пл} \tag{1}$$

де D – дотація підприємствам міського громадського пасажирського транспорту, грн.;

$C_{н.заг.}$ – нормативні загальні витрати підприємств міського громадського пасажирського транспорту, грн.;

Z – частка транспортних витрат населення, розмір яких регламентується місцевими органами державної влади;

P_c – доход середньостатистичного мешканця міста, грн.;

$$(1 - \epsilon) P * N - C * N \rightarrow \max \tag{2}$$

де ϵ – частка пільгового контингенту в загальному обсязі пасажирських перевезень;

P – розмір тарифу на проїзд в громадському транспорті, встановлений в даному регіоні, грн.;

N – загальна кількість перевезених пасажирів, пас.;

C – граничні витрати, пов’язані з одним пасажиро-поїздом, грн.

Математичне приведення методик до одного періоду з інтенсивністю 2 поїздки в день приводить до встановлення рівності між від’ємниками в обох методиках, що підтверджує на теоретичному рівні необхідність встановлення регульованого розміру транспортного тарифу, спираючись на бюджетні можливості пасажирів. Витрати перевізників в даному випадку не повинні прийматися до уваги, а їх відшкодування слід здійснювати за рахунок державної підтримки.

Оптимізувати розмір дотацій на рівні регіону можливо шляхом:

1. Зміни регламентованої частки транспортних витрат населення, розмір якої регламентується місцевими органами державної влади в доходах населення.

2. Регулювання доходів населення.

3. Регламентації кількості категорій пасажирів, що користуються правом пільгового проїзду на міському громадському транспорті.

транспортних витрат населення та витрати пасажиро-обслуговуючих підприємств:

$N_{пл}$ – кількість пасажирів, що оплачують проїзд, осіб.

В іншій методиці дотацію розглянуто з позиції максимізації доходів підприємств міського пасажирського транспорту з урахуванням перевезень пільгового контингенту:

Розподіляти дотаційні кошти між підприємствами рекомендовано пропорційно виконаному обсягу пасажирських послуг з урахуванням якості наданої транспортної послуги. Для цього на етапі обліку показників необхідно застосовувати наступні критерії якості:

- регулярність руху по маршрутах;
- обладнання зупиночних пунктів інформацією відносно розкладу або інтервалів руху транспортних засобів;
- час, який пасажир готовий витратити на поїздку, у порівнянні з фактично витраченим;
- зручність маршрутів та зупиночних пунктів; комфорт перевезень;
- культура обслуговування поїздов;
- зручність системи сплати за проїзд.

Кращі підприємства визначаються за рядом виділених якісних показників по відхиленням від еталонних (кращих) значень цих показників. Для визначення лідерів встановлюється ранг підприємства шляхом його розрахунку за формулою відстані між двома точками в n -мірному евклідовому просторі:

$$r_i = \sqrt{\sum_{j=1}^n B_j \left(\begin{matrix} x_{ij} - x_{i_0} \\ x_{i_0} \end{matrix} \right)} \tag{3}$$

де r_i – ранг (місце) i -го транспортного підприємства;

n – кількість виділених показників;

B_j – вага (значимість) j -го показника.

x_{ij} – фактичне значення j -го показника на i -тому підприємстві;

x_{j0} – еталонне значення j -го показника;

Ряд вчених (М.М. Васильєв, С.К. Опачанов., І.М. Цеханович, М.П. Улицький, Г.Ш. Єсакія та ін.) пропонують в якості основного критерію

$$D = (1 - K_n) * S_{1m-км} * K_{розв}$$

де D – необхідний розмір дотації підприємствам громадського транспорту, грн.;

K_n – коефіцієнт покриття витрат виторгом від перевезень, приймається за даними попередніх років;

$S_{1m-км}$ – собівартість 1 місце-км, грн.

$K_{розв}$ – коефіцієнт розвитку (1,1-1,15).

Недоліком вказаного методу є відсутність врахування якісних показників діяльності міського пасажирського транспорту та впливу специфічних умов здійснення процесу перевезень по окремих маршрутах, перевагою – простота та наглядність проведення розрахунків.

Для практичної реалізації наведених методик пропонується використання ряду джерел фінансування діяльності міського пасажирського транспорту. До них відносяться: доходи від реалізації разових та проїзних квитків, транспортний податок з підприємств, податок з власників транспортних засобів, відшкодування з коштів державного бюджету, кошти, отримані від продажу ліцензій на здійснення автомобільних (маршрутних і таксі) пасажирських перевезень приватними підприємцями, частина коштів, отриманих від зборів з міських платних стоянок, кошти від ліцензування діяльності з продажу пального, прибуток від розміщення реклами на транспорті.

На сьогодні також залишається проблема раціонального, справедливого розподілу субвенцій, які виділяються бюджетами усіх рівнів для компенсування витрат перевізників пов'язаних з перевезенням безплатних пасажирів, адже не для кого не секрет, що

оцінки господарської діяльності для розрахунку дотацій використовувати показник “потенціал послуг”. Цей показник за своїм змістом представляє максимально можливий пасажирооборот, який здійснено з встановленим рівнем якості при повному використанні нормативної місткості рухомого складу протягом всього пробігу на маршруті. Для розрахунку дотації, доцільно використовувати наступну формулу:

$$(4),$$

співвідношення безплатних та платних пасажирів на кожному із маршрутів громадського пасажирського транспорту різна. Це співвідношення залежить від таких специфічних умов як:

– час доби;

– маршрут перевезення;

– зручність рухомого складу, який забезпечує певний маршрут.

Необхідно, щоб кожний із перевізників був поставлений у рівні умови господарювання.

Виходячи з вищевикладеного, виникає проблема обліку обсягів перевезень пільгових категорій громадян. З метою впорядкування обліку обсягів перевезень громадян пільгових категорій, вартість яких у пасажирському транспорті загального користування, відповідно до чинного законодавства відшкодовується за рахунок бюджетних коштів, а також для забезпечення цільового використання бюджетних коштів. При цьому необхідно запровадити методику обліку поїздок окремих пільгових категорій громадян. Для обліку пільгових категорій пасажирів пропонуємо наступні варіанти вирішення проблеми:

1. Запровадження квитків-купонів. В даному випадку квитки-купони видаються перед початком планового періоду повноважними органами, якими можуть виступати:

– відділи соціального захисту населення;

– органи місцевого самоврядування;

– інші вповноважені органи.

В подальшому, пасажир-пільговець при кожній поїзді пред'являє водію або кондуктору посвідчення, яке надає право пільгового проїзду, а також видає квиток-купон. Потім оператори-перевізники обмінюють квитки-купони в органах місцевого самоврядування на компенсаційні кошти.

2. Запровадження багаторівневого тарифного плану у міському пасажирському громадському транспорті. Ця система передбачає наявність декількох видів квитків із зазначенням різної вартості проїзду, а також зазначення категорій пасажирів, для яких вони мають цільове призначення. При цьому пасажир-пільговець при кожній поїзді пред'являє водію або кондуктору посвідчення, яке надає йому право пільгового проїзду, та сплачує суму відповідно до вказаного тарифу проїзду для певної категорії пасажирів, і отримує в підтвердження квиток, після чого перевізники звітуються перед повноважними органами, і отримують компенсацію.

3. Пряме компенсування (виплата дотацій на проїзд громадянам, які мають право на проїзд). В даній методиці передбачається адресна дотація з бюджетів відповідних рівнів на проїзд громадянам які мають право на пільговий проїзд, відповідно до чинного законодавства, після чого дані категорії громадян сплачують вартість проїзду як звичайні пасажирі.

4. Запровадження електронних проїзних карток для пільгових категорій громадян. Механізм реалізації цього варіанту подібний до першого, особливість лише закладається в тому що картки мають можливість багаторазового намагнічення, така ж система масово застосовується у ліфтах багатоповерхових житлових будинків. Крім того, рухомий склад, який забезпечує перевезення пасажирів, необхідно обладнати спеціальними пристроями, це створює додаткові витрати для перевізників, але вони порівняно незначні.

5. Запровадження пільгових проїзних місячних квитків. Дана методика передбачає, щоб кожний із пільговиків, замовляв спеціальні проїзні квитки через органи перераховані у

першій методиці, на чітко визначені маршрути громадського транспорту, у свою чергу певний орган перераховує кошти із спеціального фонду, за необхідну кількість квитків операторам-перевізникам, які забезпечують рух на певних маршрутах громадського транспорту та передає замовникам до початку планового періоду.

6. Запровадження на кожному із маршрутів, спеціального муніципального пільгового транспорту, який би забезпечував перевезення лише пільгових категорій пасажирів, при цьому на звичайному пасажирському транспорті, усі пасажирі сплачують за проїзд на рівних засадах.

7. Запровадження звітної системи забезпечення компенсації витрат на проїзд пільговим категоріям пасажирів. У даній методиці передбачається, що оплата за проїзд пільговиками здійснюється, так як і звичайними пасажирами, але після закінчення звітного місяця пільговикі заповнюють звіти, у чітко визначений термін, з підкріпленням до них підтверджуючих документів (квитків) та отримують компенсацію у межах ліміту та обсягах відповідно до чинного законодавства.

Крім того, сьогодні не існує єдиної дієвої методики, яка б, забезпечила чіткий розподіл джерел фінансування витрат понесених транспортними підприємствами, які забезпечують перевезення пільгових категорій пасажирів. Тому необхідно визначити та запровадити механізм розподілу фінансування та відповідальності між бюджетами усіх рівнів. У даному випадку є можливість застосування однієї із методик покриття витрат перевізників за рахунок:

1. Державного бюджету у повному обсязі.

2. Місцевих бюджетів у повному обсязі.

3. Запровадження спеціального збору на безоплатний проїзд пільговиків, з суб'єктів господарювання, які займаються торговельною діяльністю на зупинках громадського транспорту, а також із підприємств які розміщують власну рекламу на рухомому складі, в результаті чого будуть створені спеціальні фонди, кошти з яких будуть розподілятися відповідним чином.

4. Пасажирів, які оплачують за проїзд, тобто збільшення тарифу за проїзд.

5. Запровадження податкових пільг для підприємств громадського транспорту у обсягах відповідно до перевезених безоплатних пасажирів

6. Змішаної форми фінансування, тобто закріплення за конкретними пільговими категоріями пасажирів одного із механізмів надання пільгового проїзду, з перерахованих вище.

Запровадження та використання у практичній діяльності всіх перерахованих вище механізмів, дозволить, з одного боку, створити сприятливі загальноекономічні умови для розвитку громадського транспорту та вдосконалити механізм державного регулювання, з іншої – підвищити якість та повноту задоволення потреб населення в перевезеннях.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Вітчизняні перевізники поклали великі надії на реалізацію механізму адресної дотації пільговим категоріям громадян на послуги громадського транспорту, який зміг би ліквідувати саме поняття “безкоштовний проїзд”. Причому сьогодні немає відповіді на запитання: яка ж насправді мобільність пільгових категорій громадян. Все це – стратегічна перспектива. В цілому можна зробити такі висновки.

Висновок перший. Дослідження свідчать, що сучасні методики економічного забезпечення відрізняються некомплектністю підходу до рішення проблеми безбиткового та ефективного функціонування міського громадського транспорту. Шляхом встановлення регульованого тарифу на проїзд та декларування кількості пільгових категорій на громадському пасажирському транспорті держава намагається вирішити соціальні проблеми нашого суспільства.

Висновок другий. Посилення державного впливу повинно проявлятися у виваженій бюджетній політиці у взаємозв'язку з заходами адаптації міських пасажирських підприємств до ринкових умов господарювання. Для рішення нагромаджених

економічних проблем в системі міського громадського транспорту розроблено концепцію організації державної підтримки підприємств, що складається з методики планування бюджетної підтримки підприємствам міської пасажирської галузі, можливих джерел фінансування, критеріїв розподілу та рекомендацій по вдосконаленню системи оподаткування підприємств громадського транспорту.

Висновок третій. Для успішної адаптації міських пасажиро-обслуговуючих підприємств до функціонування в умовах ринкового середовища їм необхідно зосередити зусилля на:

- підвищенні якості та доступності наданих транспортних послуг, впровадженні комплексу додаткових послуг;

- проведенні маркетингових досліджень відносно попиту на пасажирські перевезення та освоєнні нових маршрутів, активізації роботи маркетингових відділів, що направлені на здійснення нових видів транспортних послуг та пошуку платоспроможного замовника, активному розміщенню реклами на транспортних засобах;

- поверненні до системи місячних проїзних квитків на пільгових засадах з метою стимулювання обсягів їх продажу та в якості джерела фінансування;

- підвищенні ефективності роботи фінансових відділів міських пасажиро-обслуговуючих підприємств по оптимізації організаційної та виробничої структури.

Реалізація запропонованих підходів сприятиме створенню такого економічного середовища, яке забезпечить поживлення ділової активності в даній галузі національної економіки, а значить, покращання транспортного обслуговування населення та поліпшення положення в соціальній сфері.

Подальші дослідження проблеми пов'язані з визначенням принципів та науково методичних засад управління, транспортних систем міста, в умовах гнучкого розвитку трансформаційних економічних систем.

Список використаної літератури:

1. Антошвили М.Е., Либерман С.Ю., Спирич І.В. Организация городских автобусных перевозок. – М.: Транспорт, 1985. – 102с.
2. Закон України “Про автомобільний транспорт” від 05.04.2001, № 2344-III.
3. Закон України “Про міський електричний транспорт” від 29.06.2004, №1914-IV.
4. Закон України “Про транспорт” від 10.11.1994, 232/94-ВР.
5. Закон України “Про державний бюджет України на 2006 рік” від 20.12.2006, №3235-IV.
6. Закон України “Про державний бюджет України на 2007 рік” від 19.12.2006, №489-V.
7. Закон України “Про державний бюджет України на 2008 рік та про внесення змін до деяких законодавчих актів України” від 28.12.2007, №107-VI.
8. Закон України “Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту” від 22.10.1993, №3551-XII.
9. Закон України “Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні” від 21.03.1991, № 875-XII.
10. Закон України “Про основні засади соціального захисту ветеранів праці та інших громадян похилого віку в Україні” від 16.12.1993, № 3721-XII.
11. Закон України “Про соціальний захист дітей війни” від 18.11.2004, №2195-IV.
12. Закон України “Про статус ветеранів військової служби, ветеранів органів внутрішніх справ і деяких інших осіб та їх соціальний захист” від 24.03.1998, № 203/98-ВР.
13. Ігнатенко О.С., Маруніч В.С. Организация автобусных перевозок в містах: Навч. посібник. – К.: УТУ, 1998. – 196с.
14. Інструкція про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах, від 27.05.1996, №150.
15. Организация виробничих процесів на транспорті в ринкових умовах / Канарчук В.С., Лудченко О.А., Барілович Л.П. та ін. – К.: Логос, 1996. – 348 с.
16. Пассажи́рские автомоби́льные перевозки / Афанасьев Л.Л., Воркут А.И., Дьяков А.Б. и др. – М.: Транспорт, 1986. – 220с.
17. Порядок і умови організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, від 22.04.1998, № 257/2697.
18. Про затвердження коефіцієнта співвідношення кількості безплатних та платних пасажирів – Рішення ВК Житомирської міської ради від 22.02.2007, №148.
19. Транспорт і зв'язок Житомирщини за 2006 рік. Статистичний збірник (За ред. Т.М. Бульчак) – Житомир: Головне управління статистики у Житомирській області, 2007. – 109 с.
20. Транспорт і зв'язок України за 2006 рік. / Статистичний збірник. За ред. Н.С. Власенко. – К.: Державний комітет статистики, 2007 – 277 с.
21. Ян Цибулка. Качество пассажирских перевозок в городах. – М.: Транспорт, 1987. – 239 с.
22. www.ukrstat.gov.ua.

КУЧМЕНКО Віталій Олександрович – викладач, асистент кафедри економіки Житомирського державного технологічного університету, аспірант Науково-дослідного економічного інституту

Наукові інтереси:

- рейтингова оцінка та статистика економічних процесів;
- управління та логістика транспортних систем