



Палахт О. Ю.

## АСПЕКТИ ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ РАБОТИ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Проведено аналіз роботи міського пасажирського транспорту м. Харкова, розглянуто зарубіжний досвід фінансування роботи міського пасажирського транспорту. Запропоновано напрями фінансування та умови формування договору про організацію перевезень пасажирів з органами місцевого самоврядування, що забезпечить доступність транспортних послуг та створення умов для здійснення сталих та безпечних пасажироперевезень.

**Ключові слова:** фінансування, тариф, транспортна робота, компенсація витрат, собівартість, міський електричний транспорт.

### 1. Вступ

Аналіз світового досвіду розвитку міського електричного транспорту (МЕТ) вказує на те, що в останній час віддається перевага електричному транспорту, як екологічно-чистому. Протилежна тенденція присутня на ринку міських транспортних послуг перевезень пасажирів в Україні. В більшості міст України, в тому числі і м. Харкові, скорочуються маршрути МЕТ (рис. 1), на маршрутах працює 80 % застарілих транспортних засобів (рис. 2, 3) [1].

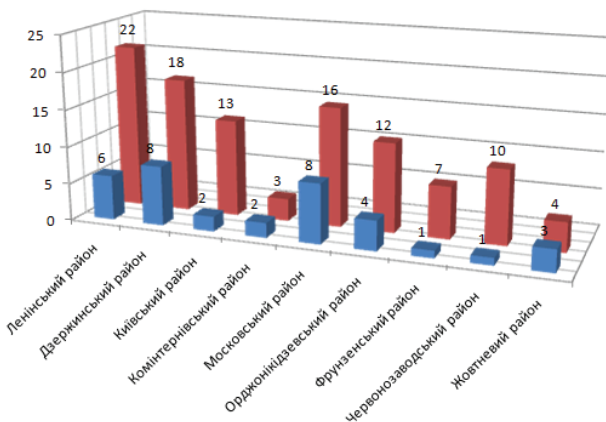


Рис. 1. Співвідношення між кількістю маршрутів МЕТ та автобусів по районах міста Харкова [1]: ■ — МЕТ; ■ — автобуси

При скороченні маршрутів МЕТ співвідношення між автобусними маршрутами і маршрутами МЕТ по районах м. Харкова значно зросло, про що свідчить рис. 1.

Представлені діаграми (рис. 2, 3) свідчать про те, що як на тролейбусних так і на трамвайних маршрутах м. Харкова дуже великий процент транспортних засобів знаходяться в експлуатації більше 15 років. Середній вік трамваїв складає 22 роки, тролейбусів — 13 років. У 2005 році було списано 13 трамваїв, та 16 тролейбусів, при цьому в 2008 р. м. Харків придбало 4 нових трамваї і у 2010 р. 32 нових тролейбуси [1].

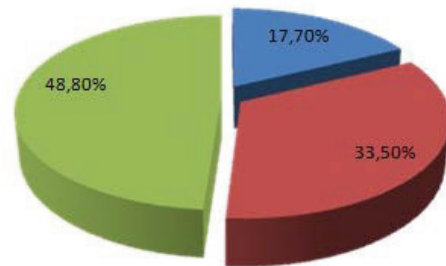


Рис. 2. Розподіл тролейбусних машин за часом експлуатації на кінець 2012 року [1]: ■ — до 5 років; ■ — від 5 до 10 років; ■ — більше 15 років

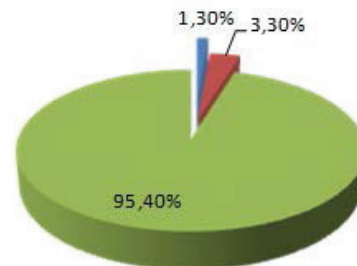


Рис. 3. Розподіл трамвайних вагонів за часом експлуатації на кінець 2012 р. [1]: ■ — до 5 років; ■ — від 5 до 10 років; ■ — більше 15 років

### 2. Постановка проблеми

Недостатнє фінансування з державного бюджету транспортної роботи МЕТ призводить до експлуатації на маршрутах застарілих транспортних засобів та скорочення маршрутів. Щоденно електричним транспортом користуються біля 486 тис. пасажирів, з них більша половина — пільгова категорії населення, за 2012 рік їх кількість у відсотковому співвідношенні складала 67,7 % від загальної кількості пасажирів [1]. Тому метою дослідження є аналіз світового досвіду управління міським пасажирським транспортом та визначення напрямів фінансування та умов формування договору про організацію перевезень пасажирів з органами місцевого самоврядування, для забезпечення доступності транспортних послуг та створення умов для здійснення сталих та безпечних пасажироперевезень.

### 3. Аналіз літератури

Світовий досвід управління міським пасажирським транспортом свідчить, що загальна специфіка цієї галузі — збитковість. У зв'язку з чим держава приймає на себе зобов'язання по фінансуванню міського пасажирського транспорту (МПТ). Офіційна позиція Міжнародного Союзу громадського транспорту (UITP) полягає в тому, що, зважаючи на високу соціальну значущість громадського пасажирського транспорту, держава зобов'язана брати на себе значну долю витрат на його розвиток [2–8].

У табл. 1 представлені аспекти фінансування міського пасажирського транспорту в зарубіжних країнах.

**Таблиця 1**

Аспекти фінансування міського пасажирського транспорту в зарубіжних країнах [2–8]

| Аспекти фінансування з бюджету                             | Країна, місто   |
|--|---|
| Щорічне затвердження бюджету департаменту транспорту       | США   |
| Купівля транспортних засобів за рахунок федеральних коштів | США   |
| Підтримка державою інвестицій в МПТ                        | Європа  |
| Субсидування МПТ з бюджету                                 | Нідерланди, Люксембург, Італія, Стокгольм, Афіни, Париж, Мадрид, Лісабон, Копенгаген, Берне, Осло |

Слід зазначити, що в деяких країнах впроваджені інші напрямки управління МПТ, які сприяють його розвитку. У Франції впроваджений особливий міський податок, дохід від якого йде на потреби МПТ. В містах деяких країн, таких як Швеція, Франція, Данія, Канада, створюються спеціальні маршрути для пільгової категорії мешканців [2–8].

### 4. Етапи визначенням транспортної роботи підприємств міського електричного транспорту та її фінансування

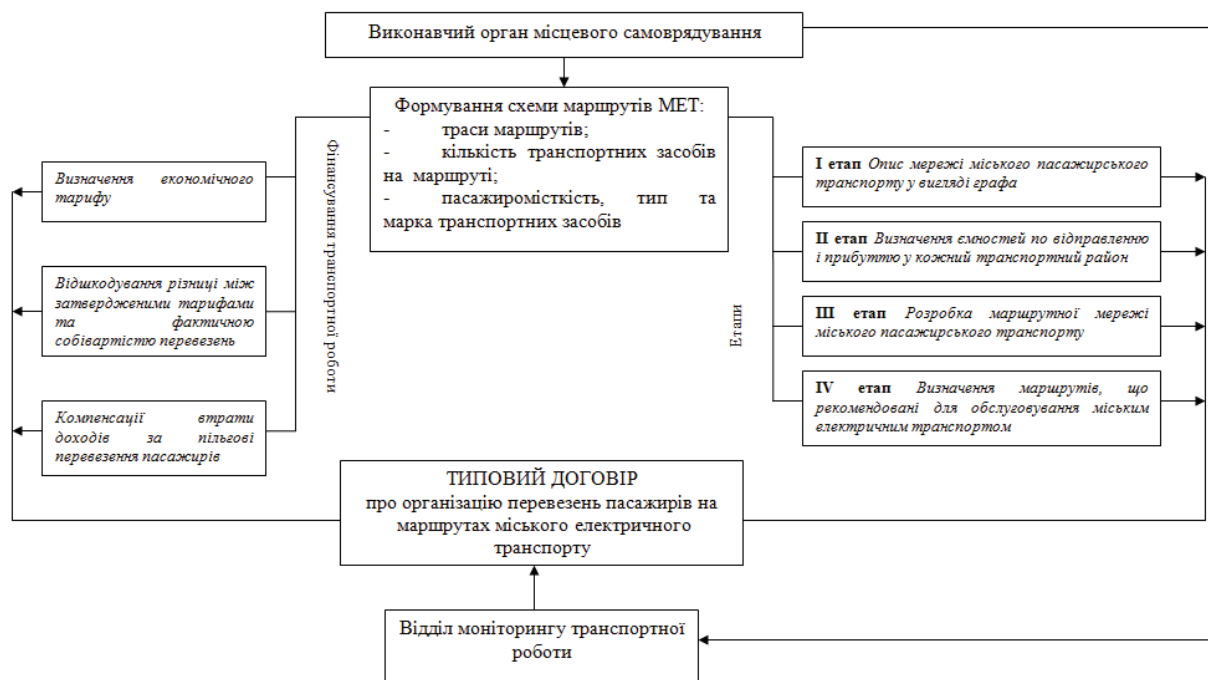
Методика формування транспортної роботи підприємства міського електротранспорту полягає у доцільності вирішення наступних задач [9, 10]:

- визначення попиту на транспортну послугу через проведення вивчення пасажиропотоків;
- визначення маршрутів руху транспортних засобів за рахунок проведення маршрутизації;
- обрання типу і марки транспортних засобів, враховуючи ймовірність відмови маршруту з урахуванням ймовірності затору;
- обґрунтування доцільності використання запропонованої методики визначення економічного тарифу на маршрутах міського електротранспорту з обговоренням величини відшкодування (асигнування з бюджету на регулювання цін) різниці між тарифом на перевезення одного пасажира та фактичною собівартістю перевезення пасажирів;
- складання договору між замовником та перевізником, який має включати чітко сформульовані права та обов'язки сторін.

Визначення транспортної роботи МЕТ здійснюється за етапами, що представлені на рис. 4.

При формуванні схем маршрутів МЕТ необхідно звернути особливу увагу на те, що організація маршрутів міського електричного транспорту потребує сталих пасажиропотоків великих потужностей та розвинених транспортних шляхів сполучення, тоді як мобільність автобусів дозволяє організовувати автобусні маршрути при великих потужностях пасажиропотоків не зважаючи на труднощі транспортного сполучення навіть з самими віддаленими районами міста.

Дані етапи формування схем маршрутів МЕТ дозволяють визначити та запланувати обсяги перевезень пасажирів на рік, з урахуванням заходів, спрямованих



**Рис. 4.** Послідовність заходів щодо формування замовлення транспортної роботи підприємствам міського електротранспорту

на поліпшення якості та безпеки перевезень пасажирів міським електричним транспортом, та місцевих програм розвитку цього виду транспорту, зокрема:

- уведення нових потужностей підприємств та збільшення обсягів пасажироперевезень;
- дотримання всіх встановлених видів технічного обслуговування, ремонту об'єктів міського електричного транспорту та періодичності їх виконання;
- підвищення рівня технологічного оснащення виробничої бази та впровадження прогресивних технологій;
- удосконалення організації та управління пасажироперевезеннями;
- поліпшення умов безпеки руху та охорони праці;
- зміни маршрутних схем міського транспорту загального користування.

Фінансування визначеної транспортної роботи, відповідно до рис. 4 складається з трьох етапів.

По-перше, визначається економічний тариф, який відповідно до Наказу № 71 Міністерства з питань житлово-комунального господарства «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку тарифів на послуги міського електротранспорту» від 25.03.2008 здійснюється з урахуванням запланованого на рік обсягу транспортної роботи підприємств та економічно обґрунтованих планових витрат, визначених на підставі галузевих та інших нормативів, техніко-економічних розрахунків, кошторисів, ставок податків і зборів (обов'язкових платежів) та прогнозованих цін на промислову продукцію і послуги у плановому періоді.

Тарифи на послуги міського електричного транспорту ( $T$ ) відповідно до Наказу № 71 Міністерства з питань житлово-комунального господарства «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку тарифів на послуги міського електротранспорту» визначаються за формулою:

$$T = (W(1+R) - D) / Q, \quad (1)$$

де  $W$  — повна планова собівартість послуг міського електричного транспорту, грн.;  $R$  — планова рентабельність підприємства;  $D$  — чистий дохід, отриманий підприємствами від інших видів діяльності, грн.;  $Q$  — запланований обсяг загальних пасажироперевезень, пас.

По-друге, слід враховувати, що встановлення тарифів на проїзд в транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників та захисту малозабезпечених громадян, відповідно до Закону України від 29.06.2004 N 1914-IV «Про міський електричний транспорт» (стаття 14 «Тарифна політика та оплата транспортних послуг»). Якщо ж установлений рівень тарифу не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.

Методичні підходи до алгоритму розрахунку відшкодування повинні базуватися на:

- економічно обґрунтованих планово-нормативних витратах підприємства на перевезення одного пасажирів та середньому доході, отриманому від перевезення одного пасажирів;
- диверсифікації роботи підприємства та пошуку можливостей одержання доходів від інших видів діяльності;
- розрахунку чистого прибутку, одержаного підприємством від інших видів діяльності.

При розрахунку абсолютної величини відшкодування (асигнування з бюджету на регулювання цін) враховується чистий прибуток, одержаний підприємством від інших видів діяльності.

Різниця між тарифом та фактичною собівартістю перевезення одного пасажирів визначається за формулою:

$$\Delta = (S - (D_p / Q_p)) + (S - (D_6 / Q_6)), \quad (2)$$

де  $\Delta$  — різниця між тарифом та фактичною собівартістю перевезення одного пасажирів;  $S$  — планово-нормативна собівартість перевезення одного облікового пасажирів, грн./пас.;  $D_p$  — фактичний дохід від перевезення пасажирів, що сплачують проїзд, грн.;  $Q_p$  — фактичний обсяг перевезень пасажирів, що сплачують проїзд, грн.;  $D_6$  — фактичний дохід від перевезення пасажирів, що користуються правом безоплатного проїзду, грн.;  $Q_6$  — фактичний обсяг перевезень пасажирів, що користуються правом безоплатного проїзду, грн.

Абсолютна величина відшкодування (асигнування з бюджету на регулювання цін) різниці між тарифом на перевезення одного пасажирів та фактичною собівартістю перевезення пасажирів визначається за формулою:

$$D = \Delta \cdot Q, \quad (3)$$

де  $D$  — сума до відшкодування, грн.;  $\Delta$  — різниця між тарифом та фактичною собівартістю перевезення одного пасажирів;  $Q$  — загальний обсяг пасажироперевезень, пас.

Представлена методика визначення величини відшкодування різниці між тарифом на перевезення одного пасажирів та фактичною собівартістю перевезення пасажирів включає величину компенсації втрати доходів за пільгові перевезення пасажирів.

Запланований обсяг перевезень на рік, визначений тариф та аспекти фінансування транспортної роботи МЕТ повинні оговорюватись у договорі «Про організацію перевезень пасажирів на маршрутах міського електричного транспорту» (рис. 4). Також у типовому договорі слід враховувати умови фінансування транспортної роботи МЕТ:

- замовник зобов'язується виплачувати Перевізнику відшкодування різниці між затвердженими тарифами та фактичною собівартістю перевезень пасажирів міським електричним транспортом відповідно до Наказу № 71 Міністерства з питань житлово-комунального господарства «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку тарифів на послуги міського електротранспорту»;
- у разі прострочення виплат відшкодування різниці між затвердженими тарифами та фактичною собівартістю перевезень пасажирів міським електричним транспортом виконавчий орган місцевого самоврядування зобов'язується сплачувати пеню у розмірі 0,1 % від суми боргу за кожний день прострочення (відповідно до прийнятого законопроекту «Про сплату пені за прострочення сплати комунальних платежів»);
- виконавчий орган місцевого самоврядування зобов'язаний сплачувати компенсації втрати доходів транспортному підприємству міського електричного транспорту за пільгові перевезення пасажирів, що визначені відповідно до Наказу № 71 Міністерства з питань житлово-комунального господарства «Про

затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку тарифів на послуги міського електротранспорту»;

— у разі прострочення сплати компенсації втрати доходів транспортному підприємству міського електричного транспорту за пільгові перевезення пасажирів виконавчий орган місцевого самоврядування зобов'язується сплачувати пеню у розмірі 0,1 % від суми боргу за кожний день прострочення (відповідно до прийнятого законопроекту «Про сплату пені за прострочення сплати комунальних платежів»).

## 5. Апробація результатів досліджень

Викладені пропозиції щодо фінансування транспортної роботи МЕТ можуть бути використані транспортними підприємствами при складанні договору про організацію перевезень пасажирів з органами місцевого самоврядування.

## 6. Висновки

Аналіз світового досвіду управління міським пасажирським транспортом свідчить про те, що в Україні, на відміну від країн зарубіжжя, не налагоджена система фінансування підприємств міського пасажирського транспорту.

Умови фінансування транспортної роботи МЕТ, відповідно до законодавства, оговорюються у договорі «Про організацію перевезень пасажирів на маршрутах міського електричного транспорту» між транспортним підприємством і органами місцевого самоврядування, де зазначаються величина відшкодування різниці між затвердженими тарифами та фактичною собівартістю перевезень пасажирів, компенсації втрати доходів транспортному підприємству міського електричного транспорту за пільгові перевезення пасажирів та зобов'язання органів місцевого самоврядування сплати пені за кожний день прострочення виплат.

Враховання зазначених умов фінансування транспортної роботи МЕТ забезпечить доступність транспортних послуг та створення умов для здійснення сталих та безпечних пасажироперевезень.

## Література

1. Транспортний комплекс Харківської області [Текст] : статистичний збірник / за ред. Н. В. Бондаренко. — Х.: Головне управління статистики у Харківській області, 2012. — 73 с.
2. Intelligent transport systems: intelligence at the service of transport networks [Text]. — Luxembourg: European Commission, Energy and Transport DG, 2003. — 13 p.
3. Burinskiene, M. Urban transport systems planning [Text] : monograph / M. Burinskiene. — Vilnius: Technika, 2005. — 352 p.
4. Juskevicius, P. Lithuanian urban transport systems, Klaipeda [Text] : monograph / P. Juskevicius, V. Valeika, M. Burinskienė, G. Paliulis. — Vilnius: Technika, 2006. — 181 p.
5. Griskeviciene, D. Transport. The Territorial Master Plan of Lithuanian Republic [Electronic resource] / D. Griskeviciene, P. Juskevicius, V. Valeika. — Vilnius: Urbanistika, 2001. — Available at: \www/URL: http://tsi.lv/
6. Activity Report [Electronic resource] / Public Transport International. — 2009. — № 3. — Available at: \www/URL: http://tsi.lv/
7. Москвичев, Е. С. Пассажи́рские перевозки в США [Текст] / Е. С. Москвичев // Автомобильный транспорт. — 2002. — № 11. — С. 18.
8. Блудян, Н. Реформирование пассажирского транспорта [Текст] / Н. Блудян // Автомобильный транспорт. — 2005. — № 2. — С. 29.
9. Доля, В. К. Пасажи́рські перевезення [Текст] : підручник / В. К. Доля. — Харків: Форт, 2011. — 504 с.
10. Вакуленко, К. Є. Особливості управління міськими пасажирськими транспортними системами [Текст] : монографія / К. Є. Вакуленко, К. В. Доля. — Х.: НТМТ, 2013. — 171 с.

## АСПЕКТИ ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ РАБОТИ ПРІДПРИЯТТЯ ГОРОДСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧЕСЬКОГО ТРАНСПОРТА

Проведен аналіз роботи городского пассажирского транспорта г. Харькова, рассмотрен зарубежный опыт финансирования работы городского пассажирского транспорта. Предложено направления финансирования и условия формирования договора об организации перевозок пассажиров с органами местного самоуправления, которые обеспечат доступность транспортных услуг и создание условий для осуществления постоянных и безопасных пассажироперевозок.

**Ключевые слова:** финансирование, тариф, транспортная работа, компенсация затрат, себестоимость, городской электрический транспорт.

*Палант Олексій Юрійович, кандидат економічних наук, кафедра міської і регіональної економіки, Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова, Україна, e-mail: kharget@gmail.com.*

*Палант Алексей Юрьевич, кандидат экономических наук, кафедра городской и региональной экономики, Харьковский национальный университет городского хозяйства им. А. Н. Бекетова, Украина.*

*Palant Oleksii, O. M. Beketov National University of Urban Economy, Ukraine, e-mail: kharget@gmail.com*