УДК. 656.13

ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У РЕГІОНІ (ВІННИЦЬКА ОБЛАСТЬ)

Іванишен К.В.

Вступ. Громадський автомобільний транспорт відіграє важливу роль у транспортній системі країни чи регіону, оскільки забезпечує перевезення пасажирів, які не володіють або з певних причин не користуються власним транспортом. На сучасному етапі більшість пасажирських перевезень виконують приватні перевізники за угодою із АТП і за маршрутами, ліцензованими обласним управлінням автотранспорту.

Сутність проблеми. Приватна ініціатива, як відомо, працює з метою отримання прибутку, тому ефективність такої діяльності є першочерговим питанням для перевізників. З іншого боку, пасажирів цікавлять тарифи на перевезення. Метою даної статті є визначення і аналіз динаміки економічної ефективності перевезення пасажирів у Вінницькій області та тарифів на перевезення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортна мережа Вінницької області представлена в основному залізницями та автомобільними дорогами. Основні залізничні вузли – Козятин, Жмеринка, Вінниця, Вапнярка, Калинівка, Рудниця.

Через область проходять автомобільні магістральні дороги: М-12 – а/д Стрий-Тернопіль-Кіровоград-Знам'янка – 181,9 км; М-21 – а/д Житомир-Могилів-Подільський – 178,1 км. Регіональні дороги: Р-08 а/д Немирів-Ямпіль – 118,6 км; Р-17 а/д Біла Церква-Тетіїв-Липовець-Гуменне – 93,7 км; Р-31 а/д Кременець-Біла Церква – 45,0 км; Р-32 а/д Бердичів-Хмільник-Літин – 58,7 км; Р-36 а/д Немирів-Могилів-Подільський – 107,1 км.

В перспективі через область будуть проходити транспортні коридори : Лісабон – Неаполь – Будапешт – Київ, Варшава – Одеса ("Балтійське море – Чорне море"). Всі населені пункти області зв'язані з районними центрами дорогами з твердим покриттям. По щільності залізничних колій на одну тисячу квадратних кілометрів території область займає п'яте місце в Україні. По річках здійснюється вантажно-пасажирське судноплавство. Центр області пов'язаний авіалініями з іншими великими містами України, однак авіаційні перевезення на даний час носять досить декларативний характер.

Слід зауважити, що, зважаючи на центральне положення області в межах території країни через неї проходять пасажирські маршрути міжрегіонального значення. В даній статті ми зупинимося лише на аналізі внутрішньообласних автомобільних перевезень.

У межах Вінницької області знаходиться 27 районів, центри яких з'єднані дорогами із твердим покриттям. Оскільки місто Вінниця є культурним і туристичним центром, то доцільно буде розглянути маршрути із районних центрів до Вінниці. Саме цими маршрутами здійснюється переважна більшість перевезень у Вінницькій області.

Середня відстань таких перевезень становить 106 км. Маршрути перевезень затверджуються розпорядженням обласної державної адміністрації. На 2 вересня 2009 року розпорядженням Вінницької обласної державної адміністрації було затверджено 451 маршрут 13 напрямках, а саме: Барський (39 маршрутів), Мурованокуриловецький (16), Могилів-Подільський (34), Тиврівський (62), Хмільницький (45), Калинівський (38), Гайсинський (61), Крижопільський (21), Томашпільський (14), Тростянецький (37), Тульчинський (17), Липовецький (43), Погребищенський (40). Таким чином, існуюча маршрутна мережа покриває майже всі населені пункти Вінницької області. Основними транспортними засобами є ЛАЗ 697, «Богдан», «Еталон».

Проаналізуємо основні економічні показники ефективності перевезень у Вінницькій області. Скористаємось статистичними даними та даними розрахунків, виконаних базовими АТП регіону. Як правило, перевезення здійснюють суб'єкти підприємницької діяльності за договором із АТП. При цьому тарифи на перевезення встановлюються розпорядженням голови обласної державної адміністрації.

За вихідні дані було обрано:

- кількість СПД, які надають послуги по перевезенню пасажирів у приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні;
- вартість пального на час прийняття розпоряджень голови облдержадміністрації;
- розмір встановленого рівня мінімальної заробітної плати на час прийняття розпоряджень голови облдержадміністрації.

Приведені статистичні дані дозволяють зробити наступні висновки:

За період дослідження (2005-2009 роки) розширилось конкурентне середовище на ринку перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжміському внутрішньообласному сполученні.

Так, у 2009 році загальна кількість перевізників у порівнянні з червнем 2005 року зросла до 365 або на 13 %.

З часу затвердження діючих тарифів вартість бензину А-80 зросла на 7,8%, газу (метан) на 54,5%. Виросла вартість інших матеріальних ресурсів, які впливають на формування собівартості перевезень.

Розмір мінімальної заробітної плати збільшився на 20% (з 525 грн. до 630 грн.).

Таблиця 1

Статистичні дані для аналізу ефективності пасажирських перевезень

№ п/п	Показники	Од. виміру	Станом на 07.06.2005	Станом на 15.05.2008	Станом на 14.08.2009
1	Кількість перевізників, в т. ч:	СПД	323	365	365
1.1	Кількість перевізників у приміському сполученні	СПД	216	232	232
1.2	Кількість перевізників у внутрішньообласному сполученні	СПД	107	133	133
2	Вартість пального (з ПДВ)	грн./л			
2.1	Дизпаливо з ПДВ	грн./л	2,85	6,20	6,20
2.2	Бензин А-80 з ПДВ	грн./л	2,40	5,10	5,50
2.3	Газ (метан) з ПДВ	грн./куб.м	1,20	2,20	3,40
3.	Розмір мінімальної зарплати	Грн.	290	525	630

За розрахунками базових автотранспортних підприємств фактична собівартість перевезень у приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні становить за 1 км проїзду в залежності від маршруту по:

1. ВАТ Ямпільське АТП 10550» від 0,38 грн. до 0,44 грн.;
2. ВАТ Бершадське АТП 10527» від 0,25 до 0,48 грн.;
3. ВАТ «Гайсинське автопідприємство 10506» від – 0,19 до 0,44 грн.;
4. ВАТ «Тульчинське АТП 10507» від 0,30 до 0,69 грн.;
5. ВАТ «Шаргородське АТП 10528» – від 0,32 грн. до 36,6;
6. ВАТ «Погребищенське АТП 10537» – 0, 32 грн. до 0,84 грн.

Аналіз планових розрахунків на перевезення пасажирів у міжміському внутрішньообласному та приміському сполученні показав, що питома вага палива в собівартості виконання 1 км пробігу (без ПДВ) становить по автобусу «Богдан» 32,1% і знизилась в порівнянні з липнем 2008 року на 17,7%, по автобусу ЛАЗ 697 становить 47,6% та знизилась в порівнянні з липнем 2008 року на 19,0%. При цьому зросла в собівартості питома вага мастильних матеріалів, запасних частин, шин, амортизації, загальновиробничих витрат.

Це зв'язано з тим, що значно зросла вартість мастильних матеріалів в собівартості перевезень по автобусу «Богдан» з 6,54 коп. до 7,94 коп. та по автобусу ЛАЗ 697 з 4,79 коп. до 11,63 коп. на 1 км або на 21,4% та в 2,4 рази відповідно, запасні частини з 9 та 10 коп. до 50 та 70 коп., загальновиробничих витрат з 48,32 та 53,46 коп. до 59,48 та 102,50 коп. на 1 км проїзду та пояснюється збільшенням цін на вказані матеріали та витрат на ремонтні роботи.

Таблиця 2

Динаміка росту тарифів на міжміському внутрішньообласному сполученні

№ п/п	Показники	Діючі тарифи станом 15.07.08	Фактична собівартість 1 пас./км станом на 01.08.2009
1.	Тариф за 1 км проїзду у приміському сполученні (без ПДВ), грн.	0,175	0,192
2.	Тариф за 1 км проїзду у міжміському внутрішньообласному сполученні, грн.	0,158	0,192

Таблиця 3

Показники рентабельності пасажирських перевезень на міжрайонних маршрутах у Вінницькій області

№пп	Місто відправлення	Місто прибуття	Відстань, км	**Витрати на 1 рейс автобусом «Богдан» А-09211 (Е-1), грн**	Ціна квитка, грн	Рентабельність рейсу, %
1	2	3	4	**5**	6	7
1	Бар	Вінниця	68,5	13,152	17,85	35,72
2	Бершадь	Вінниця	150	28,8	39,85	38,37
3	Гайсин	Вінниця	93,5	17,952	25,7	43,16
4	Жмеренка	Вінниця	43,8	8,4096	20,8	147,34
5	Ілінці	Вінниця	78,8	15,1296	21,75	43,76
6	Калинівка	Вінниця	26,5	5,088	14,2	179,09
7	Козятин	Вінниця	74,1	14,2272	23,75	66,93
8	Крижопіль	Вінниця	130	24,96	34,95	40,02
9	Липовець	Вінниця	56,2	10,7904	12,7	17,70
10	Літин	Вінниця	32,3	6,2016	5,75	-7,28
11	Могилів-Подільський	Вінниця	120	23,04	34,7	50,61
12	Муровані Курилівці	Вінниця	107	20,544	32,95	60,39
13	Немирів	Вінниця	44,9	8,6208	11,2	29,92
14	Оратів	Вінниця	101	19,392	21,85	12,68
1	2	3	4	5	6	7
15	Піщанка	Вінниця	155	29,76	37,85	27,18
16	Погребище	Вінниця	73,5	14,112	18,56	31,52
17	Теплик	Вінниця	134	25,728	32,55	26,52
18	Тиврів	Вінниця	29,1	5,5872	8,23	47,30
19	Томашпіль	Вінниця	117	22,464	23,7	5,50
20	Тростянець	Вінниця	382	73,344	32,55	-55,62
21	Тульчин	Вінниця	81,8	15,7056	21,75	38,49
22	Хмільник	Вінниця	63,1	12,1152	17,85	47,34
23	Чернівці	Вінниця	118	22,656	32,95	45,44
24	Чечільник	Вінниця	154	29,568	39,85	34,77
25	Шаргород	Вінниця	78,2	15,0144	18,8	25,21
26	Ямпіль	Вінниця	248	47,616	34,95	-26,60

Аналіз динаміки тарифів показав, що фактична собівартість 1 пас./км станом на 01.08.2009 у приміському та міжміському внутрішньообласному сполученнях становить 0,192 грн. за 1 пас./км. Та

перевищує величину діючих тарифів відповідно на 9,5%, та 21,1% тобто автопідприємства від перевезення пасажирів у вказаному сполученні.

Згідно розпорядження голови Вінницької обласної державної адміністрації було встановлено тарифи на пасажирські перевезення у розмірі не більше 0,192 проїзду для перевізників, які є платниками податку на додану вартість та 0,23 грн. За один кілометр проїзду для перевізників, які обрали спрощену систему оподаткування і не є платниками податку на додану вартість.

Інтегральним показником економічної ефективності є рентабельність, що показує співвідношення між витратами та отриманим результатом. Проаналізуємо рентабельність перевезень на міжрайонних маршрутах, використавши для розрахунку фактичну собівартість 1 пасажиро-кілометра.

При аналізі цін на перевезення за даними маршрутами є ціни, що не забезпечують достатній рівень рентабельності. Однак це було лише у тих випадках, коли для перевезення обирався транзитний маршрут, тобто не пряме сполучення між обласним та районним центром.

Висновок. Таким чином, при встановленому тарифі 0,192 грн за 1 кілометр середній рівень рентабельності перевезень складе 38,67%. Збільшення тарифів на перевезення пасажирів у міжміському внутрішньообласному сполученні забезпечить не тільки безперебійну роботу автомобільного транспорту, а й дозволить надавати якісні послуги, щоб задовольнити кінцевого споживача. При аналізі цін на перевезення за даними маршрутами зустрічались ціни, що не є забезпечували достатнього рівня рентабельності. Однак це було лише у тих випадках, коли для перевезення обирався транзитний маршрут, тобто не пряме сполучення між обласним та районним центром.

Література

1. Закон України «Про оподаткування прибутку підприємств» // *Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, N 4, ст. 28*
2. Закон України «Про податок на додану вартість» // *Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1997, N 21, ст.156)*
3. Закон України «Про автомобільний транспорт» //*Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, N 22, ст.105*
4. Бойчик І.М. Економіка підприємства. Навчальний посібник.- К.: Атіка, 2002. – 480 с.
5. Левковець П.Р., Зеркалов Д.В., Мельниченко О.І., Казаченко О.П. Управління автомобільним транспортом: Навчальний посібник / За ред. Д.В. Зеркалов. К.: Арістей, 2008. – 420 с.
6. Польшаков В.І., Сахно Є.Ю. Економіка, управління та організація технічним обслуговування та ремонтом машин: Навчальний посібник. – К.: «Центр навчальної літератури», 2004. – 328 с.
7. Справочник менеджера-экономиста автомобильного транспорта / С.Л. Голованенко, О.М. Жарова, В.Г. Посыпай. По ред. С. Л. Голованенко, К.:Техніка, 1991. – 351 с.
8. http://uk.wikipedia.org/
9. http://www.vin.gov.ua/

УДК: 656.13.06

МОДЕЛЬ ОПТИМАЛЬНОГО РОЗМІРУ ЗАМОВЛЕННЯ: ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ

Карпенко О.А., кандидат економічних наук
Петунін А.В.

1.Загальна постановка задачі дослідження

Актуальність теми. Розвиток ринкових відносин в XXI ст. ставить економічні суб'єкти в тяжкі умови господарювання і конкурентної боротьби, що вимагає від них високоякісного управління всіма процесами і грамотного розпорядження фінансовими і матеріальними ресурсами. У міру зміни економічних умов всі підприємства стикаються з необхідністю вдосконалення своїх економічних структур.