

УДК 656.13.072.001.5

**СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО  
ТРАНСПОРТУ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ****Мороз М.М., Король С.О., Мороз О.В., Марченко Д.М., Єпіфанова О.В.****SOCIO-ECONOMIC SUPPORT FOR PASSENGER TRANSPORT OF GENERAL USE****Moroz M., Korol S., Moroz O., Marchenko D., Yepifanova O.**

*У статті визначено особливості створення соціально-економічного забезпечення пасажирського транспорту загального користування. Досліджено основні проблеми роботи транспорту, запропоновано схему забезпечення фінансування на основі створення спільного підприємства замовника і виконавця. Для її реалізації складено алгоритм отримання заданої структури парку рухомого складу за кількістю та класом та порівняння з фактичним, визначення обсягів капіталовкладень та поетапне формування грошових потоків.*

**Ключові слова:** пасажирський транспорт, перевізник, капіталовкладення.

**Вступ.** Пасажирський транспорт є одним із найважливіших факторів, які забезпечують життєдіяльність суспільства, поєднуючи різні частини території в єдиний складний організм, а також складовою частиною промислової інфраструктури. Його стійке та ефективне функціонування виступає необхідною умовою стабілізації та підйому економіки регіону, його структурної перебудови, забезпечення цілісності, а також покращення умов і рівня життя населення.

**Постановка проблеми.** Характерною особливістю ринку пасажирських перевезень є те, що існуюча структура рухомого складу не відповідає вимогам, у першу чергу за класом автобусів міського типу, а це значно погіршує якість обслуговування населення та екологічну ситуацію регіону.

Підприємства пасажирського автотранспорту мають такі проблеми як нестача інвестиційних ресурсів для оновлення та модернізації рухомого складу; наявність нерівноправних умов функціонування автотранспортних підприємств різних форм власності; відсутність адаптованого до сучасних умов соціально-економічного механізму фінансування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Серед наукових досліджень у даній сфері, які були проведені за останні роки, слід зазначити роботи учених Л.Л. Афанасьєва, А.В. Базилюк,

Е. В. Будріної, В.Г. Варнавського, Ю.С. Вдовенка, В.А. Гудкова, В.І. Котелянца, Л.Б. Міротіна, В.Н. Парахіної [5], Ю.Б. Слободяник, І.В. Спіріна, А.В. Шабанова [6], Я.І. Шефтера. Однак слід зазначити, що у цих наукових дослідженнях не приділено уваги узгодженню інтересів усіх суб'єктів ринку пасажирських перевезень та розвитку організаційно-економічних механізмів фінансування пасажирського автотранспорту.

**Мета статті.** Метою дослідження є розроблення моделі організації пасажирського автотранспорту, яка дозволяє якісно оновити рухомий склад, підвищити ефективність роботи підприємств перевізників та покращити надання транспортних послуг.

**Основний зміст.** Світовий досвід показує, що в більшості країн організація функціонування пасажирського транспорту є предметом постійної уваги і турбот влади, знаходження засобів на його фінансування, включаючи й інвестиції. При обмеженості бюджетних ресурсів багато задач можна ефективно розв'язуватися за допомогою залучення приватного капіталу у вигляді, змішаних і муніципально-приватних підприємств, а взаємовідносини між ними і адміністрацією будують на договірній (контрактній) основі з різною часткою держави від 10 до 100% [1].

Сьогодні в Україні умови функціонування на ринку пасажирських автотранспортних перевезень сприятливі для приватних перевізників – фізичних осіб – та дуже несприятливі для великих підприємств, що призводить до поступового зникнення останніх з ринку. Наслідком цього є втрата контролю з боку держави за кількістю та якістю послуг, технічним станом рухомого складу перевізників, а також відмова приватних перевізників надавати безоплатні послуги пільговим категоріям населення. Тому здійснення адміністративних методів впливу на автомобільний транспорт сьогодні з боку державних структур дуже ускладнене. Державні органи повинні створити для підприємців певні умови дія-

льності, щоб ці умови були дієвими, під час їх розробки мають бути враховані інтереси всіх без винятку учасників процесу автотранспортних перевезень – як перевізників, так і пасажирів [2, 3].

Залучення до перевезень значної кількості автобусів особливо малої місткості (у тому числі приватних підприємств) є вимушеним заходом, оскільки за останні роки парк автобусів великої місткості практично не оновлювався. Це пояснюється недостатнім фінансуванням підприємств, що виконують перевезення пасажирів автобусами у звичайному режимі руху. Фінансове забезпечення транспортного комплексу здійснюється переважно з трьох основних джерел – бюджету, власних доходів транспортних підприємств та субвенції. Кількість автобусів малого та особливо малого класів стрімко зростає, а в останній час майже повністю витіснили автобуси великого класу.

Існуюча форма організації та оподаткування підприємства приватних перевізників ускладнює їм можливість отримувати державну субвенцію на перевезення пільгових категорій громадян. Для того, щоб претендувати на отримання державної компенсації необхідно шукати інші форми організації економічної діяльності підприємств, що надавало б можливість готувати пакет документів на отримання даної компенсації.

Економічно-правова ситуація в регіоні сприяла розвитку малих підприємств, збільшенню кількості рухомого складу і зменшенню його класу. Проведені дослідження вказують, що існуюча структура рухомого складу не відповідає вимогам для міста даної категорії, у першу чергу за класом автобусів міського типу, це значно погіршує якість обслуговування населення та екологічну ситуацію регіону. Відсутність централізованого управління організацією перевезень пасажирів різними перевізниками призводить до зменшення ефективності роботи кожного окремо.

Перевезення пасажирів приватними перевізниками, з одного боку – дуже ускладнює організацію та управління міським пасажирським транспортом, а з іншого – свідчить про те, що сфера громадського транспорту стає інвестиційно-привабливою через можливість повного збору плати за проїзд та отримання швидких грошей. Ці об'єктивні умови необхідно враховувати у процесі вдосконалення організації пасажирських перевезень. Основне завдання, яке необхідно вирішувати місцевим органам влади, при залученні приватних перевізників до перевезення пасажирів, полягає у забезпеченні якості та ефективності перевезень. Умови на перевезення для приватних перевізників повинні бути гнучкими та враховувати соціальний характер перевезень. Підприємство-перевізник – організація, в обслуговування якої передана частина маршрутів. Підприємство

може обслуговувати маршрути своїм транспортом, що знаходиться у нього на балансі, або залучати до обслуговування маршрутів приватних підприємств, у яких є власний або орендований рухомий склад. Приватний підприємець, у свою чергу, або сам виконує обов'язки водія, або укладає трудовий договір з найманим працівником. Як показує практика функціонування пасажирського автотранспорту, існуюча схема взаємовідносин призводить до того, що функції місцевих органів влади зводяться, в основному, лише до організації процесу перевезень: проведення конкурсів та укладання договорів. Функції регулювання і контролю діяльності автотранспортних підприємств виконуються неефективно внаслідок системи взаємовідносин, що склалась, коли органи місцевого самоврядування не мають прямих засобів впливу на приватних перевізників, а відтак втрачає контроль за процесом перевезень.

Система організації пасажирського автотранспорту не дозволяє вирішити стратегічне завдання підвищення якості та безпечності пасажирських перевезень. У зв'язку з цим виникає потреба вдосконалення організаційної системи надання транспортних послуг, яка б забезпечувала акумуляцію коштів на розвиток проблеми оновлення рухомого складу, більш ефективного його використання [7, 8].

Основою реалізації обраної моделі організації міського пасажирського автотранспорту є запропонована соціально-економічна модель забезпечення фінансування пасажирського транспорту (рис. 1). В основу цієї моделі покладено взаємодію замовника і перевізника транспортних послуг на основі створення спільного підприємства з метою якісного обслуговування пасажирів послугами транспорту. В умовах сьогодення велике фінансування не може на себе покласти ні приватні перевізники, ні органи місцевого самоврядування. Тому за цією моделлю пропонується заміну старого парку автобусів здійснювати поетапно.

На першому етапі порівнюємо існуючий парк автобусів із необхідною структурою, залишаємо певну кількість автобусів з існуючого рухомого складу, цей рухомий склад, буде становити першу долю у необхідній структурі. Другий етап: з амортизації рухомого складу, що залишився передбачається отримати кошти, за рахунок яких будуть закуплені нові автобуси великого та середнього класу. Одержати нові автобуси необхідної місткості також пропонується за рахунок приватних підприємств на умовах лізингу. З цією метою використовуються вивільнені кошти в результаті отримання податкової пільги. Ці автобуси будуть складати третю складову у необхідній структурі. На останньому етапі решту необхідних автобусів може придбати муніципалітет за рахунок бюджетних коштів і поставити їх на баланс муніципального підприємства.

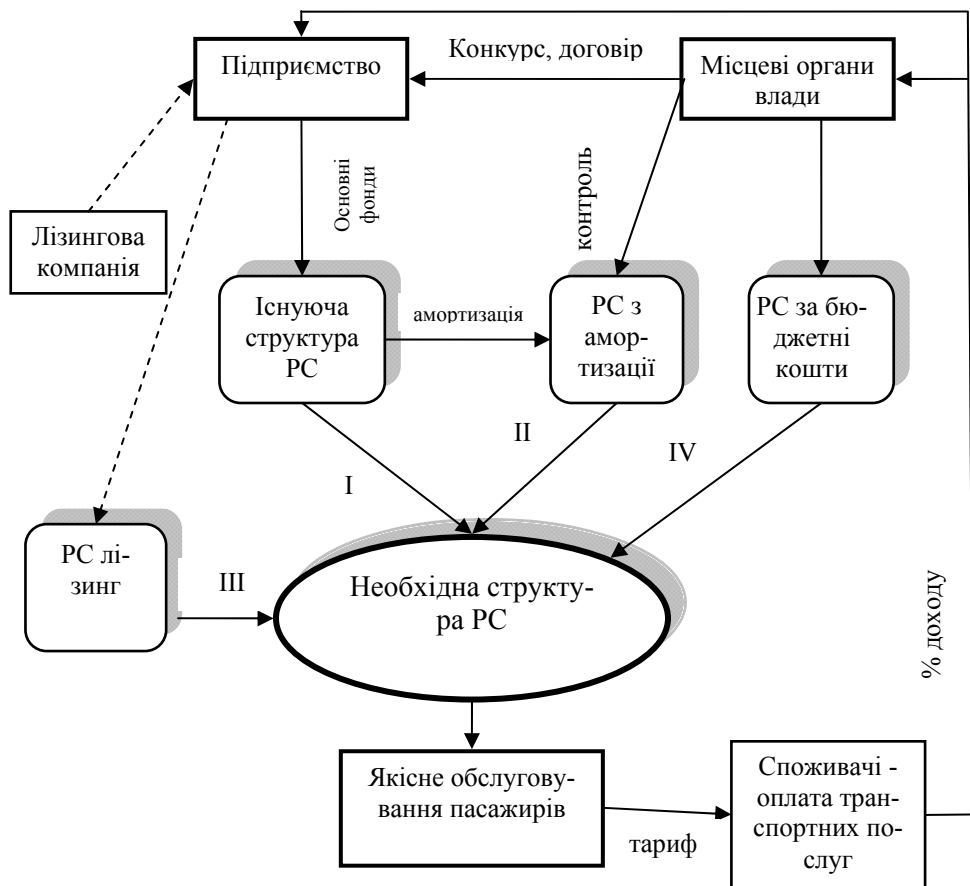


Рис. 1. Соціально-економічна модель забезпечення фінансування пасажирського транспорту

Для реалізації запропонованої моделі організації фінансування міського пасажирського транспорту розроблено алгоритм формування фінансування необхідної структури рухомого складу (рис. 2). Ним передбачено обов'язкове обстеження пасажиропотоків, розрахунок необхідної структури і кількості рухомого складу та порівняння його з фактичним, визначення обсягів капіталовкладень, поетапне формування грошових потоків за рахунок амортизації, лізингу та бюджетного фінансування.

Розрахунки, результати яких наведено у табл. 1, показали, що необхідне фінансування на придбання рухомого складу парку автобусів, що відповідають умовам якісного перевезення пасажирів у місті Кременчуці, відбувається за чотири роки.

Відповідно до функцій, що покладені на обидві сторони, приватна сторона забезпечує основне фінансування та менеджмент підприємства, зі свого боку місцеві органи влади забезпечують умови для організації пасажирських перевезень та роботи підприємств перевізників. Приватні перевізники виконують збір платні за перевезення та технічне обслуговування транспортних засобів. Органи виконавчої влади забезпечують контроль за виконанням переви-

зником умов договору, та в разі порушення ним цих умов договір можуть розірвати. Таким чином досягається високий контроль за цільовим використанням амортизаційних відрахувань.

Застосування такої форми організації дає можливість для підприємств отримувати податкову пільгу, вивільнені кошти, у свою чергу, спрямовуються на оновлення матеріально-технічної бази [9].

Умова оновлення матеріально-технічної бази передбачається нормативами Податкового кодексу для підприємств, зареєстрованих платниками єдиного податку [10, 11].

Організація транспортного процесу на основі моделі фінансування міського пасажирського автотранспорту підприємства дозволяє підприємствам більш ефективно виконувати свою діяльність в умовах зміни податкового законодавства; отримання податкової пільги дає можливість вивільняти кошти на оновлення рухомого складу, при цьому виділення коштів не впливає суттєво на собівартість та, відповідно, на тариф, а також акумулювати та перерозподіляти амортизаційні відрахування на придбання автобусів середнього та великого класів.

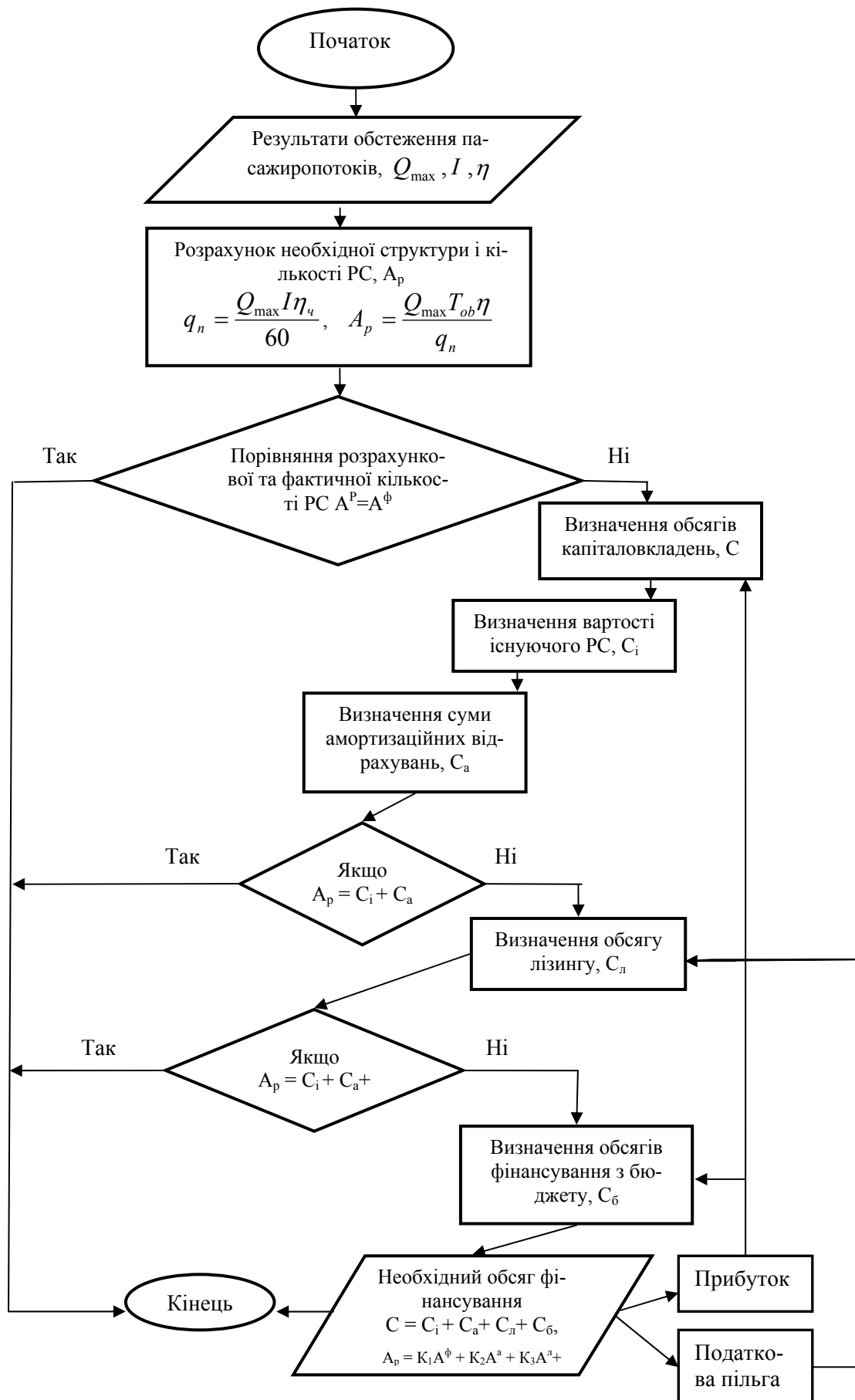


Рис. 2. Алгоритм формування фінансування необхідної структури рухомого складу

Таблиця 1

**Узагальнена методика та результати розрахунків обсягу фінансування міського пасажирського транспорту**

Показник	Розрахункова формула	Умовні позначення
Визначення складових фінансування		
Розрахунок необхідної структури і кількості рухомого складу	За даними обстежень пасажиропотоків	–
Капіталовкладення	$K = \sum C \cdot Q_a$	$K$ – обсяг капітальних вкладень, грн; $C$ – ціна автобуса певної марки, грн.; $Q_a$ – кількість автобусів відповідної марки, грн
Вартість існуючого рухомого складу	$C = C_{пер} - 3$	$C$ – залишкова вартість, грн; $C_{пер}$ – первісна вартість, грн; 3 – знос автобусів, грн
Вартість рухомого складу, що задовольняє умовам якості	За даними порівняння	$C_3$ – вартість рухомого складу
Амортизація	$A = \frac{C \cdot H_a}{100}$	$A$ – річна сума амортизаційних відрахувань, грн; $H_a$ – норма амортизаційних відрахувань, 20%
Лізингові платежі на основі вигоди від податкової пільги	$L = \left( P - S \frac{1}{(1+i)^n} \right) \left( \frac{i}{1-(1+i)^{-n}} \right)$	$L$ – лізинговий платіж, грн; $P$ – первісна вартість предмета лізингу, грн; $S$ – залишкова (вкупна) вартість предмета лізингу, грн; $n$ – кількість періодів; $i$ – процентна ставка для вказаного періоду;
Бюджетне фінансування	$C_6 = K - A - L$	
Визначення обсягів і строку фінансування		
Обсяг фінансування	$Q_f = A + L + C_6$	$Q_f$ – обсяг фінансування за рік, грн
Період	$\Pi = \frac{K - C_3}{Q_f}$	$\Pi$ – період за який відбувається повне фінансування, роки

**Висновки.** Проаналізувавши отримані результати досліджень, можна зробити висновок, що запропонована модель організації міського пасажирського автотранспорту дозволяє забезпечити фінансування необхідної структури парку транспортних засобів за кількістю автобусів міського типу. Заміна старого рухомого складу має здійснитися поетапно за чотири роки. Новий парк рухомого складу задовольнить попит на пасажирські перевезення в м. Кременчуці, забезпечить високий рівень транспортного обслуговування населення, економічну ефективність.

**Література**

- Усиченко Н.Г. Организационно-экономические основы регулирования системы городского пассажирского транспорта (на материалах Санкт-Петербурга) : дис. ... к.е.н. / Н.Г. Усиченко – Санкт-Петербург: СПбГУЭФ, 2000. – 96 с.
- Слободяник Ю.Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах. Монографія / Ю.Б. Слободяник – Суми: УАБС НБУ, 2007. – 158 с.
- Сергієнко Л. Допомогти перевізникові й пасажирові / Л. Сергієнко // Перевізник. – 2007. – № 9. – С. 5-6.
- Податковий кодекс України. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Податкового кодексу України». – Харків: Одиссей, 2010. – 568 с.
- Парахина В.Н. Совершенствование управления системой пассажирского транспорта города. Монография / В.Н. Парахина - М.: КНОРУС, 2007. – 135 с.
- Шабанов А.В. Региональные логистические системы общественного транспорта: методология формирования и механизм управления / А.В. Шабанов – Ростов-н / Д.: изд-во СКНЦ ВШ, 2001. – 205 с.
- Kliuiev S. The transport complex efficiency increase / S. Kliuiev, S. Kravchenko // Theses of international scientific conference “Globalization of scientific and educational space. Innovations of transport. Problems, experience, prospects”. – The Ministry of education and science of Ukraine, Volodymyr Dahl East Ukrainian National University. – Severodonetsk. – 2017. – P. 80–82.
- D. Banister, “Transport planning,” Handbook of Transport Systems and Traffic Control, University of Sidney, George Mason University, 2001, pp. 9-19.
- M. Rajsman, I. Tolić, and B. Rajsman, “Development of trend model of the passenger demand for public bus transport,” Journal of Traffic and Logistics Engineering, vol. 1, no. 2, pp. 218-221, June 2013.
- Kliuiev S. Navigation systems implementation in transport traffic control / S. Kliuiev, P. Zamota // Theses of international scientific conference “Globalization of scientific and educational space. Innovations of transport. Problems, experience, prospects”. – The Ministry of education and science of Ukraine, Volodymyr Dahl East Ukrainian National University. – Severodonetsk. – 2017. – P. 78–80.

11. M. Rajsman, Technology of road transportation, Faculty of Transport and Traffic Sciences, University of Zagreb, Zagreb, 2012, pp. 8-14.

#### References

1. Usychenko N.H. Orhanyzatsyonno-ekonomycheskye osnovy rehulyrovanyya systemy horodskoho passazhyrskoho transporta (na materyalakh Sankt-Peterburha) : dys. ... k.e.n. / N.H. Usychenko – Sankt-Peterburh: SPbHUÉF, 2000. – 96 s.
2. Slobodyanyk YU.B. Finansovy mekhanizm funktsionuvannya pidpryyemstv pasazhyr'skoho avtotransportu v suchasnykh umovakh. Monohrafiya / YU.B. Slobodyanyk – Sumy: UABS NBU, 2007. – 158 s.
3. Serhiyenko L. Dopomohy pereviznykovi u pasazhyrovi / L. Serhiyenko // Pereviznyk. – 2007. – № 9. – S. 5-6.
4. Podatkovyy kodeks Ukrayiny. Zakon Ukrayiny «Pro vnesennya zmin do deyakykh zakonodavchykh aktiv Ukrayiny u zv'yazku z pryynyattiam Podatkovoho kodeksu Ukrayiny». – Kharkiv: Odissey, 2010. – 568 s.
5. Parakhina V.N. Covershenstvovaniye upravleniya sistemoy passazhirskogo transporta goroda. Monografiya / V.N. Parakhina - M. : KNORUS, 2007. - 135 s.
6. Shabanov A.V. Regional'nyye logisticheskiye systemy obshchestvennogo transporta: metodologiya formirovaniya i mekhanizm upravleniya / A.V. Shabanov - Rostov-n / D. : izd-vo SKNTS VSH, 2001. - 205 s.
7. Kliuiev S. The transport complex efficiency increase / S. Kliuiev, S. Kravchenko // Theses of international scientific conference “Globalization of scientific and educational space. Innovations of transport. Problems, experience, prospects”. – The Ministry of education and science of Ukraine, Volodymyr Dahl East Ukrainian National University. – Severodonetsk. – 2017. – P. 80–82.
8. D. Banister, “Transport planning,” Handbook of Transport Systems and Traffic Control, Univesrity of Sidney, George Mason University, 2001, pp. 9-19.
9. M. Rajsman, I. Tolić, and B. Rajsman, “Development of trend model of the passenger demand for public bus transport,” Journal of Traffic and Logistics Engineering, vol. 1, no. 2, pp. 218-221, June 2013.
10. Kliuiev S. Navigation systems implementation in transport traffic control / S. Kliuiev, P. Zamota // Theses of international scientific conference “Globalization of scientific and educational space. Innovations of transport. Problems, experience, prospects”. – The Ministry of education and science of Ukraine, Volodymyr Dahl East Ukrainian National University. – Severodonetsk. – 2017. – P. 78–80.
11. M. Rajsman, Technology of road transportation, Faculty of Transport and Traffic Sciences, University of Zagreb, Zagreb, 2012, pp. 8-14.

**Мороз Н.Н., Король С.А., Мороз Е.В., Марченко Д.Н., Епифанова О.В. Социально-экономическое обеспечение пассажирского транспорта общего пользования.**

*В статье определены особенности создания социально-экономического обеспечения пассажирского транспорта общего пользования. Исследованы основные проблемы работы транспорта, предложена схема обеспечения финансирования на основе создания совместного предприятия заказчика и исполнителя. Для ее реализации составлен алгоритм получения заданной структуры парка подвижного состава по количеству, классу и сравнения с фактическим, определения объемов капиталовложений и поэтапное формирование денежных потоков.*

**Ключевые слова:** пассажирский транспорт, перевозчик, капиталовложения.

**Moroz M. Korol S., Moroz O., Marchenko D., Yepifanova O. Socio-economic support for passenger transport of general use.**

*The article describes the peculiarities of creation of social and economic provision of passenger transport of general use. The main problems of transport work are investigated, the scheme of providing financing on the basis of creation of joint venture of the customer and the executor is offered. For its implementation an algorithm for obtaining a given structure of the fleet of rolling stock by number and class and comparison with the actual, the determination of the volume of investment and the phased formation of cash flows.*

*The model of the organization of urban passenger motor transport is proposed, which allows to secure the financing of the necessary structure of the fleet of vehicles in terms of the number of urban buses.*

**Keywords:** passenger transport, carrier, investment.

**Мороз М. М.** – доктор технічних наук, завідувач кафедри, Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського, професор кафедри транспортних технологій, e-mail: mykolai.moroz@gmail.com,

**Король С. О.** – кандидат технічних наук, доцент, Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського, доцент кафедри транспортних технологій, e-mail: korolpubl@mail.ua,

**Мороз О. В.** – кандидат економічних наук, доцент, Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського, доцент кафедри маркетингу, e-mail: alenamrz@gmail.com.

**Марченко Д. М.** – доктор технічних наук, професор, перший проректор Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, e-mail: marchenko@snu.edu.ua.

**Єпифанова О. В.** – кандидат технічних наук, доцент, Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, доцент кафедра машинобудування та прикладної механіки, e-mail: yepifanova@i.ua.

*Рецензент:* д.т.н., проф. **Чернецька-Білецька Н.Б.**

Стаття подана 20.03.2018