

Барабаш О.О., Богаченко М.В.

**МЕХАНІЗМ ВИЗНАЧЕННЯ ОПТИМАЛЬНОГО РІВНЯ ТАРИФІВ
НА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

В статті зазначені основні засади формування тарифу (вартості проїзду) на пасажирські транспортні перевезення, державний вплив на політику ціноутворення автотранспортних підприємств. На основі розглянутих нормативних документів розглянуто витратний метод ціноутворення та проведений аналіз статей собівартості тарифу на перевезення за двома напрямками. Запропоновано заходи щодо зменшення величини тарифу та його оптимізації.

Ключові слова: тариф, пасажирські перевезення, пасажирський транспорт, цінова політика.

Постановка проблеми. Робота громадського транспорту є важливим показником якості життя в місті і одним з критеріїв оцінки ефективності місцевої влади. При організації його діяльності необхідно проведення грамотної цінової політики, оскільки від неї залежить фінансова стабільність роботи транспортних підприємств. Хоча більша частина автотранспортних підприємств належать до приватного сектору, державне регулювання грає велику роль у формуванні їх дій.

Державне регулювання тарифів на перевезення запроваджується з метою сприяння розвитку інфраструктури пасажирського автотранспорту, недопущення необгрунтованого підвищення тарифів, покращення рівня обслуговування пасажирів, фінансового стану автотранспортних підприємств та керованості цінової ситуації на ринку пасажирських перевезень.

Оскільки суб'єкти приватної власності керуються принципами ринкової економіки, а їх регулювання проводиться державою за допомоги законів, встановлення і аналіз тарифів є не тільки економічною проблемою, а й соціальною, оскільки для значної частини населення транспортні витрати – це вагома частка у загальних споживчих витратах.

Необхідно встановити таку величину тарифу, при якій не буде зменшуватися попит на перевезення, і в той же час підприємство буде отримувати прибуток для запобігання банкрутства, оновлення технічного стану рухомого складу, поліпшення наданих послуг автомобільним транспортом тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Це питання досліджували такі вчені, як

Ю.Ф. Кулаєв, І.М. Аксьонов, Є.М. Сич, М.В. Гненний, В.П. Гудкова та інші. Правове регулювання з питань тарифікації пасажирських транспортних перевезень проводиться відповідно до вимог Закону України «Про автомобільний транспорт» [2], Закону України «Про ціни та ціноутворення», Постанови Кабінету Міністрів України «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін(тарифів)», Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [3], Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, Наказу «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» [4] та ін. Вони визначають величину витрат при певному обсязі перевезень та рівень тарифу, який повинен її покрити.

Постановка завдання. Знаходження оптимального методу розрахунку тарифів на пасажирські перевезення, його обгрунтування, а також надання рекомендацій щодо його оптимізації. Треба обов'язково звернути увагу на те, щоб, з одного боку, витрати перевізника на здійснення перевезень були забезпечені згідно з сучасними реаліями, а з іншої – щоб тариф був доступний для населення, яке є основним споживачем цього виду послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження. 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, наданню їм можливостей для користування послугами територіально розосереджених ланок соціальної інфраструктури [1].

Від правильності формування тарифів залежить не тільки задоволення підприємницького інтересу перевізника і можливість оновлення рухомого складу, а й безпека та якість транспортних послуг [2].

© Барабаш Олександр Олександрович, с.н.с., к.е.н., доц. каф. економіки підприємств Одеського національного політехнічного університету, e-mail: abarabash@i.ua

Богаченко Маргарита Володимирівна, студентка 4 курсу, Одеського національного політехнічного університету, e-mail: margarita.Bogachenko@gmail.com

Відповідно до статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» [3], існують три режими руху:

- перевезення пасажирів у звичайному режимі руху – перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування з дотриманням усіх зупинок, передбачених розкладом руху. Тариф на цих маршрутах є регульованим і встановлюється виконкомом міської ради;

- перевезення пасажирів в експресному режимі руху – перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування, на якому є звичайний режим руху, з дотриманням зупинок, кількість яких за розкладом руху не перевищує 25% кількості зупинок при звичайному режимі руху;

- перевезення пасажирів у режимі маршрутної таксі – перевезення пасажирів на міському чи приміському автобусному маршруті загального користування за розкладом руху, в

якому визначається час відправлення автобусів з початкового та кінцевого пунктів маршруту з висадкою і посадкою пасажирів чи громадян на їхню вимогу на шляху прямування автобуса в місцях, де це не заборонено правилами дорожнього руху. Тарифи на перевезення пасажирів не є регульованими та встановлюються наказом керівника підприємства-перевізника. Оскільки при зміні тарифу необхідно внести зміни до договору з організатором перевезень та у паспорті відповідного маршруту, який затверджується організатором перевезень, то на практиці для зміни тарифу необхідне погодження з організатором перевезень. У місті Одеса функції організаторів перевезень покладені на Департамент транспортних комунікацій, зв'язку та організації дорожнього руху Одеської міської ради.

Розрахунок тарифу (вартості проїзду) на автобусному маршруті у режимі маршрутної таксі виконується за формулою (1) [5]:

$$T'_M = \frac{S'_n + P'_n + П(ЄП)}{Q'_n}, \quad (1)$$

де T'_M – тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у режимах руху «експресний та маршрутне таксі»;

S'_n – планова річна собівартість послуг, грн;

P'_n – плановий прибуток на маршруті на рік, грн;

Q'_n – запланований на рік обсяг перевезень пасажирів на маршруті, чол.; (обґрунтовується перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюється за результатами обстеження пасажиропотоків);

$П(ЄП)$ – податок на прибуток (єдиний податок), грн.

Практично при розрахунках замість планової річної собівартості, планового прибутку та річного обсягу перевезень на маршруті за рік зручно використовувати аналогічні показники у розрахунку на 1 оборотний рейс. Оборотний рейс – рух автобуса від початкової до кінцевої зупинки маршруту і у зворотному напрямі до початкової зупинки [3].

Кількість пасажирів, що у середньому перевозяться за 1 оборотний рейс, визначається за даними обстеження пасажиропотоку, організація якого здійснюється представниками організатора перевезень та відповідного перевізника із залученням представників громадських організацій [4]. При обстеженні визначається кількість пасажирів, що перевозяться на маршруті за 1 оборотний рейс у різні дні тижня з урахуванням «пікового» та «міжпікового» часу.

Для визначення планової собівартості (S_n) застосовується наступна структура собівартості [5]:

1. Виробнича собівартість:

1.1. Прямі матеріальні витрати: паливо; мастильні матеріали; автошини.

1.2. Прямі витрати на оплату праці: заробітна плата водіїв.

1.3. Інші витрати: витрати на отримання ліцензій, ліцензійних карток, тех. паспортів, дозволів, техоглядів; нарахування на заробітну плату водіїв; амортизація рухомого складу; заробітна плата ремонтних робітників з нарахуваннями; запчастини і матеріали.

1.4. Загальновиробничі витрати.

2. Адміністративні витрати.

3. Витрати на збут.

4. Інші витрати.

5. Фінансові витрати.

Економічно обґрунтований прибуток підприємства (P_n) визначається відповідно до його структури. Структура використання прибутку виглядає наступним чином:

- кошти, необхідні для фінансування власних внутрішніх потреб, витрати на які не входять до складу собівартості. Дослідження, проведені спеціалістами, виявили, що питома вага таких витрат у загальному обсязі прибутку підприємства-перевізника становить 5-10 %;

- кошти, необхідні для оновлення основних засобів, перш за все рухомого складу. Окрім прибутку, для цього використовуються також амортизаційні відрахування;

- задоволення підприємницького інтересу. Цей напрям використання прибутку безпосередньо передбачений ст.10 Закону України «Про автомобільний транспорт» [3];

- податок на прибуток (єдиний податок).
- Розглянемо питання визначення коштів необхідних для оновлення рухомого складу. Як вже згадувалось, для цього існує 2 джерела:

- амортизаційні відрахування;
- прибуток.

Амортизаційні відрахування визначаються виробничим методом, при якому їх величина залежить від первісної балансової вартості автобусу, повного амортизаційного та річного пробігу. Виходячи з умов роботи на маршруті, повний амортизаційний пробіг може бути виконаний приблизно за 12 років. В той же час автобуси переходять у власність виключно придбаються виключно на умовах кредиту (лізингу), максимальний термін якого становить 5 років. Таким чином амортизаційних відрахувань, навіть у випад-

ку їх цільового використання, недостатньо для погашення основної суми кредиту.

З метою врахування інтересів як пасажирів, так і перевізників, а також недопущення соціальної напруги в регіоні, підприємницький інтерес, який, в свою чергу визначає інвестиційну привабливість, повинен складати приблизно 10–15 % річних на вкладений капітал (для пасажирських перевезень, що відносяться до сфери діяльності з високим рівнем внутрішніх та зовнішніх ризиків).

Слід мати на увазі, що при встановленні тарифу необхідно враховувати обмеження, передбачене ст.10 Закону України «Про автомобільний транспорт» [3], яке полягає в тому, що темпи зростання тарифу (вартості проїзду) не повинні перевищувати темпи зростання середніх доходів населення цього міста за відповідний період.

Прийнявши до уваги всі фактори та на основі проведеного дослідження, можемо скласти структуру тарифу за статтями та елементами витрат, результати якого наведені в таблицях 1 та 2.

Таблиця 1

Структура тарифу за статтями витрат

№	Статті витрат	%
1.	Виробнича собівартість	71,2%
1.1.	<i>Прямі матеріальні витрати</i>	39,4%
	- паливо	31,3%
	- мастильні матеріали	4,4%
	- шини	3,8%
1.2.	<i>Прямі витрати на оплату праці (зарплата водіїв)</i>	13,5%
1.3.	<i>Інші прямі витрати</i>	16,5%
	- витрати на отримання ліцензій, дозволів, оглядів	0,02%
	- нарахування на зарплату водіїв	5,2%
	- амортизація рухомого складу	6,5%
	- зарплата рем. робітників з нарахуванням	2,6%
	- запчастини та матеріали	2,3%
1.4.	<i>Загальновиробничі витрати</i>	1,5%
2.	Адміністративні витрати	1,1%
3.	Витрати на збут	-
4.	Інші витрати	-
5.	Фінансові витрати	0,04%
	Собівартість послуг	72,3%
	Прибуток	22,7%

Джерело: Складено на основі проведеного дослідження з використанням методології розрахунку [5]



Рис. 1. Структура тарифу за статтями витрат

Джерело: Складено на основі таблиці 1

Таблиця 2

Структура тарифу за напрямками витрат

№	Напрямки витрат	%
1	Матеріальні витрати, оплата комунальних послуг і т.і.	42,98
2	Заробітна плата	16,53
3	Амортизаційні відрахування	6,49
4	Фінансові витрати	0,04
5	Податки, збори та відрахування	11,22
6	Прибуток	22,74

Джерело: Складено на основі проведеного дослідження з використанням методології розрахунку [5]

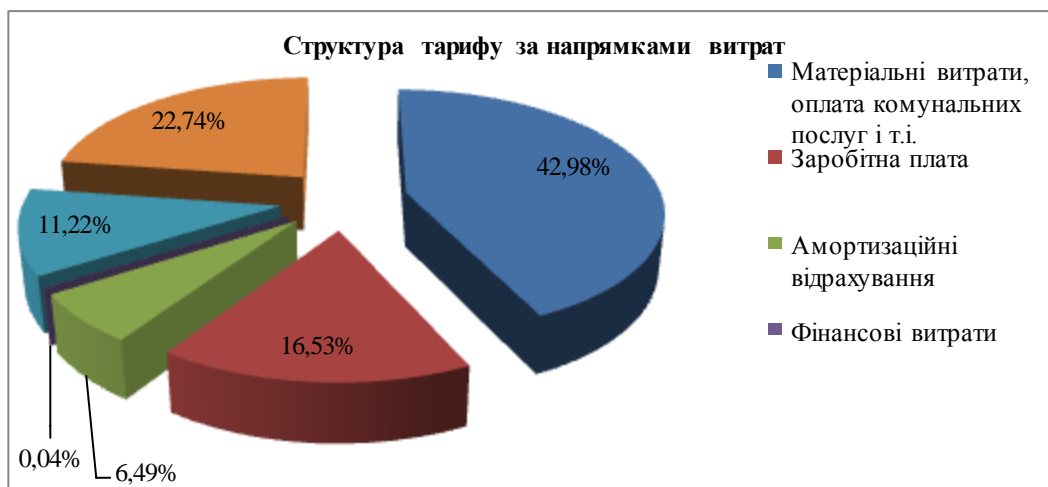


Рис. 2. Структура тарифу за напрямками витрат

Джерело: Складено на основі таблиці 2

Як видно з табл. 1 та 2, найбільшу питому вагу у складі тарифу складають витрати на паливно-мастильні матеріали, заробітна плата водіїв, а також податки, збори та відрахування. Тому подорожчання паливно-мастильних матеріалів, збільшення розмірів мінімальної заробітної плати, зміна умов оподаткування суб'єктів господарювання, вимог щодо перевізників впливають на постійне збільшення тарифу на перевезення, особливо в сучасних умовах.

Оскільки ці витрати складно скоротити, потрібно шукати інші шляхи зменшення рівня тарифу. По-перше, потрібно оптимізувати маршрути руху пасажирського транспорту шляхом припинення дублювання маршрутів, а також прокладання їх поза кварталами з пробками. Цей фактор може допомогти підвищити конкурентоспроможність автобусів перед електротранспортом.

За останні роки рентабельність перевезень зросла за рахунок того факту, що велика кількість громадян почала користуватися послугами пасажирського автомобільного транспорту замість власного транспорту, а також зменшилося використання послуг таксі через зростання витрат на обслуговування автомобіля та паливно-мастильні матеріали. При цьому негативним явищем є зменшення кількості автобусів на маршрутах і, як наслідок, збільшення їх завантаження. Цю проблему можна вирішити шляхом диференціювання тарифів згідно з протяжністю маршруту.

Для точного визначення рівня тарифу потрібно удосконалити методи збирання даних. Такий фактор, як пасажиропотік, є ключовим для розрахунку тарифу на одну особу, але фактично розрахувати його можна тільки приблизно – саме це і є проблемою. Для її вирішення пропонуємо ввести електронно-пропускну систему для пасажирів в момент оплати проїзду на зразок західних країн. Це рішення урегулює проблему безоплатного проїзду і зменшить витрати на заробітну плату контролерам і кондукторам.

Пасажирським транспортом користується велика кількість пільговиків, проте субсидюван-

ня з боку держави відсутнє. Тому держава повинна компенсувати ці витрати або заявити про фінансову неспроможність забезпечити ці пільги, оскільки через це фінансування таких перевезень відбувається виключно за рахунок працюючого населення, що скорочує їх платоспроможність.

Проведення конкурсів повинно сприяти розвитку повноцінної конкуренції, обмеження монополізму на ринку пасажирських транспортних послуг та вибір на конкурсних засадах відповідного автомобільного перевізника для забезпечення належної якості, надійності та комфортності обслуговування пасажирів.

Висновки і перспективи подальших досліджень.

Ціноутворення в сфері пасажирських перевезень повинно бути пріоритетним завданням міських органів влади. Запропонований метод, на нашу думку, є оптимальним і найбільш точним в умовах сучасної України.

Тарифна політика повинна забезпечувати соціальний захист населення від необґрунтованого підвищення тарифів, поліпшення рівня обслуговування пасажирів, оновлення рухомого складу тощо.

Основним стратегічним пріоритетом вдосконалення тарифної політики підприємств автомобільного транспорту повинен бути розвиток пасажирського транспорту через забезпечення охорони здоров'я і безпеки; формування доступної, надійної транспортної системи для перевезення пасажирів; створення транспортної системи, яка сприятиме економічному зростанню країни. При цьому потрібно враховувати напрями та прогнози соціально-економічного розвитку України з врахуванням особливостей розвитку регіонів, а також досвід високорозвинутих зарубіжних країн.

При цьому залишаються відкритими кілька питань, серед яких головними є оновлення рухомого складу, гармонізація законодавства в сфері перевезень, їх лібералізація, поліпшення дорожньої інфраструктури, підвищення кваліфікації водіїв та ін.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Концепція розвитку міського пасажирського транспорту у м. Одесі на період до 2015 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://omr.gov.ua>;
2. Разумова К. М. Системний аналіз визначення оптимального рівня тарифів / К. М. Разумова // Вісник НТУ. – К.: НТУ- 2012. – №26. – с. 263–266.
3. Про автомобільний транспорт [Електронний ресурс] : Закон України №2344-III від 05.04.2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>;
4. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів №176 від 18.02.1997 р. // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/141-2003-п>;
5. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту [Електронний ресурс] : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України №1175 від 17.11.2009 р. // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09>.

REFERENCES

1. The concept of public passenger transport in the city. Odessa for the period up to 2015 [electronic resource]. – Access mode: <http://omr.gov.ua>;
2. Razumova K. (2012). Systemnyi analiz vyznachennya optimalnogo rivnya taryfu [System analysis for determining the optimal level of tariffs]. Kyiv: NTU [in Ukrainian];
3. On road transport [electronic resource]: Law of Ukraine №2344-III of 05.04.2001 p. // Official Web Portal VRU. - 2001. - № 22. – Access mode: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>;
4. On approval of rules providing transport services [electronic resource]: Cabinet of Ministers №176 from 18.02.1997 // Official Web Portal VRU. – Access mode: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/141-2003-п>;
5. On approval of the method of calculating tariffs for transport services [electronic resource]: Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine №1175 from 17.11.2009 // Official Web Portal VRU. – Access mode: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09>.