

УДК 338.47

В.В. Величко, О.В. Димченко, А.С. Стецюра*Харківський національний університет міського господарства ім. О.М. Бекетова, Харків***ЕКОНОМІЧНА СТАБІЛЬНІСТЬ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ
В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОЇ ЕКОНОМІКИ**

Розвиток міського пасажирського транспорту характеризує розвиток міста в цілому, тому проблеми функціонування транспортних підприємств повинні вирішуватись на рівні міста. В роботі приділено увагу проблемам фінансування операційної діяльності підприємств міського пасажирського транспорту. Надано рекомендації щодо визначення обсягу транспортної роботи та його оплати пасажирями та замовниками транспортних послуг в місті.

Ключові слова: місто, інфраструктура, пасажирський транспорт, турбулентна економіка, фінансова стійкість.

Постановка проблеми

Міський транспорт є найважливішою ланкою економіки сучасного міста, що характеризується ієрархічною структурою побудови, наявністю складних взаємозв'язаних підсистем. Ця система дуже динамічна, функціонування її багато в чому має характер вірогідності, оскільки закономірності зміни основних параметрів є невизначеними, що відображається на достовірності прогнозів і якості планування.

Транспортна інфраструктура міста як система, яка об'єднує в собі всі підприємства і галузі транспорту, його види та транспортні структури, які спрямовують свою діяльність на благополучне функціонування всіх галузей економіки, займає дуже важливе місце у економіці. Вона створює великий вплив не тільки на розвиток, а і на всі економічні процеси взагалі.

На сьогодні в кожному місті країни особливий актуальності набуває проблема низького рівня якості транспортного обслуговування населення, що виявляється у зростанні витрат часу на переміщення, недотриманні розкладу та інтервалу руху на маршрутах, зниженні рівня культури водіння та обслуговування пасажирів, безпеки та комфортності перевезень, екологічності послуг, неповному облаштуванні зупинок транспорту тощо [1]. При цьому основною проблемою підприємств міського пасажирського транспорту є їх збитковість, яка обумовлена значною кількістю пільг та несплачених послуг.

Збитковість підприємств міського пасажирського транспорту, критичний рівень зношеності рухомого складу, невизначеність джерел фінансування негативно позначаються на якості транспортних послуг, що в свою чергу знижує загальну якість життя населення міста.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Особливостями розвитку і функціонування національних транспортних систем висвітлені в ро-

ботах Яцківського Л., Єдіна О., Котлубай О., Пашенко Ю., Примачева М., Ломакина В., Рибчука А., Хахлюка А., Вінникова В., Цветова Ю., Яцківського Л., Бурденко І.М., Шевчука О.Д. та інші. У більшості робіт зосереджено увагу на теоретичному та практичному аналізі розвитку транспорту на національному рівні без виокремлення регіональних проблем.

Отже, потрібно зробити детальний аналіз транспортної інфраструктури на регіональному рівні та виявити проблеми і прогалини у транспортному господарстві, з'ясувати шляхи їх якнайшвидшого та найвигіднішого вирішення з точки зору економіки.

Аналіз вітчизняних наукових досліджень та публікацій показав, що недостатньо уваги приділено питанням формування та функціонування системи міського пасажирського транспорту в сучасних економічних умовах, чітко не визначено характеристики таких систем, їх типи для різних міст, умови фінансування та економічної стійкості, що зумовлює актуальність даної наукової статті.

У науковій економічній літературі стійкість підприємства розглядається з позиції його фінансового положення та як здатність господарюючих суб'єктів не відхилятися від траєкторії свого розвитку, що практично зводиться лише до фінансової стійкості.

Метою цієї статті є розробка рекомендацій щодо формування економічної стабільності підприємств міського пасажирського транспорту в умовах турбулентної економіки.

Виклад основного матеріалу

Міське господарство включає в себе декілька видів пасажирського транспорту, в діяльності яких для отримання найбільшої вигоди і користі потрібно все ґрунтовно продумати, починаючи від конкретних маршрутів та їх місцезнаходження - до зниження собівартості проїзду.

Оскільки система міського пасажирського транспорту представляє собою сукупність взаємопов'язаних різних видів транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів у межах та умовах конкретного міста, то при її формуванні особливу роль відіграє розмір міста та кількість населення в ньому - чим більше місто, тим більша кількість видів транспорту його обслуговують.

Сьогодні транспортну мережу міст у максимальному форматі складають наземний, підземний, повітряний і водний транспорт. В статті приділено уваги міському пасажирському транспорту. Для аналізу в статті обрано міський пасажирський транспорт міста Харкова, оскільки більший обсяг пасажирських перевезень в місті припадає на масовий транспорт, що є типовим для України.

В Харкові система міського пасажирського транспорту представлена максимально - метро, трамвай, тролейбуси та автобуси. Транспортні послуги надаються підприємствами "Міськелектротранс", Харківський метрополітен та декількома автопарками.

Значна доля пасажирських перевезень припадає на Харківський метрополітен – це сучасне за технічним обладнанням та своїм призначенням транспортне підприємство, воно є складним комплексом багатьох інженерних споруд, які забезпечують швидкісний рух поїздів і масове безпечне перевезення пасажирів до складу якого входять три лінії: Салтівська, Олексіївська та Холодногірсько-заводська. Станом на 2014 рік, у метрополітені є 30 відкритих станцій (при цьому декілька станцій продовжують будуватися та будуть відкриті для роботи найближчим часом), у запасі метрополітен має 320 пасажирських комфортабельних вагонів, які хоча і були вироблені за часів СРСР, але і сьогодні залишаються у доброму стані та не вимагають значних витрат на терміновий ремонт і підтримку належного технічного.

При цьому середньодобовий пасажиропотік метрополітену складає близько 650 тисяч чоловік [3]. За січень-жовтень 2014 року перевезено 175999,1 тис. пасажирів, що у відсотковому порівнянні до 2013 року складає 92,4 % [4].

Іншим найбільш розповсюдженим видом міського пасажирського транспорту Харкова є трамвай, станом на липень 2014 року представлений 12 діючими маршрутами. У трамвайному депо на 2014 рік налічується 288 вагонів [3]. Трамвайні вагони перебувають у неналежному технічному стані, частина з них потребує значних витрат на своє обслуговування та ремонт, а більшість вагонів взагалі потрібно повністю оновлювати.

За максимальної екологічності, але незважаючи на недостатній комфорт та малу швидкість руху, середньодобовий пасажиропотік складає 338,6 тисяч чоловік. За січень-жовтень 2014 року перевезено

80984,3 тисяч чоловік, що у відсотковому порівнянні до 2013 року складає 106,4 % [4].

Тролейбус в Харкові є зручним та комфортабельним, включає 23 маршрути, що значно полегшує пересування містом на невеликі відстані. Тролейбусне депо має станом на 2014 рік 246 тролейбусів, більшість з яких є новими, що обумовлено значним оновленням парку до 2012 року [3].

Середньодобовий пасажиропотік складає 335,3 тисячі чоловік. За січень-жовтень 2014 року тролейбусами Харкова перевезено 100870,3 тисяч пасажирів, що складає 111,0 % перевезених пасажирів у порівнянні до 2013 року [4].

До складу системи міського пасажирського транспорту Харкова входять автобуси та маршрутні таксі, до основних переваг яких можна віднести швидкість і маневреність. Даний вид транспорту обслуговує 110 маршрутів [3]. За січень-жовтень 2014 року перевезено 105892,6 тисяч чоловік, що складає 97,7 % до січня-жовтня 2013 року [4].

Підприємства міського пасажирського транспорту Харкова, як і України в цілому, мають істотні розбіжності в операційній діяльності, але мають спільні проблеми, що пов'язані з їх фінансовим станом. Фінансування діяльності підприємств міського пасажирського транспорту здійснюється на основі умовного розрахунку потреб транспортного підприємства для виконання інфраструктурної функції міста та власних джерел покриття витрат операційної діяльності.

Підприємства Харкова забезпечені фінансуванням операційної діяльності, але не в повному обсязі, що призводить не тільки до збитковості транспортних підприємств а й до погіршення якості транспортної послуги.

Для стабільного функціонування та розвитку підприємства повинні мати фінансову стійкість в різних умовах господарювання та не мати суттєвих наслідків загальних економічних коливань.

Одним з істотних компонентів фінансової стійкості підприємства є наявність у нього фінансових ресурсів, достатніх для розвитку конкурентоздатного виробництва. Фінансові ресурси формуються за умови ефективної роботи підприємства, що зможе забезпечити одержання прибутку. За рахунок прибутку в сучасній економіці підприємство створює фінансову базу як для самофінансування поточної діяльності, так і для здійснення розширеного відтворення. За рахунок прибутку підприємство може погасити свої зобов'язання та інвестувати засоби в нове будівництво, реконструкцію чи модернізацію наявного устаткування або заміну його прогресивнішим. При цьому для досягнення і підтримання фінансової стійкості важливий не тільки абсолютний обсяг прибутку, а й його рівень

щодо вкладеного капіталу підприємства або затрат, тобто рентабельність [2].

Для підприємств міського пасажирського транспорту існують специфічні умови господарювання та забезпечення фінансової стійкості. Для підвищення ефективності діяльності та фінансової стійкості підприємств міського пасажирського транспорту перш за все потрібні інвестиції для покращення інфраструктури галузі та поточна фінансова підтримка для забезпечення операційної діяльності необхідного обсягу та високої якості.

Однією із заповрок сталого розвитку міст України є вдосконалення систем міського пасажирського транспорту з урахуванням вимог сучасної турбулентної економіки, що передбачає комплексний підхід до формування транспортної політики через поєднання економічних, соціальних та екологічних цінностей одночасно.

В умовах турбулентної економіки необхідно прийняти рішення щодо запровадження інтегрованих пасажирських перевезень за рахунок спрощення в роботі транспорту - введення єдиного тарифу, створення транспортно-пересадочних вузлів, впорядкування руху транспорту та впровадження системи диспетчерського управління, що сприяє підвищенню привабливості міського громадського транспорту серед населення та забезпеченню фінансової стійкості підприємств.

На сучасному етапі розвитку економіки транспортних підприємств пропонується розглянути можливість застосування нової моделі організаційно-економічного забезпечення функціонування на основі принципів ефективної політики підприємства, яка передбачає:

- створення у складі виконавського органу міської Ради підрозділу, що займається плануванням кількісних і якісних показників пасажироперевезень і контролем їх виконання для обґрунтування величини дотацій;

- організацію сучасних економічних відносин між експлуатаційними депо і службами, що забезпечують транспортну роботу;

- реорганізацію управління підприємством міського пасажирського транспорту, що передбачає функції оперативного управління рухом, планування замовлень на транспортну роботу експлуатаційних депо, діяльності забезпечуючих служб, розподіл дотації відповідно до показників виконаного руху, централізоване постачання по заявках підрозділів, а також постійний аналіз складових собівартості пасажироперевезень і пошук шляхів фінансових, трудових, матеріальних і енергетичних ресурсів;

- стабільну протягом 3-5 років норму дотації на один пасажиро-кілометр, виходячи з собівартості, що склалася на початок періоду, і збитку підприємства міського електротранспорту;

- розподіл часток прибутку від зменшення собівартості підрозділами підприємства залежно від їх внеску на основі сучасних економічних відносин.

Впровадження нової моделі повинно відбуватися поетапно, причому на початковому етапі має бути припинене накопичення заборгованості приведенням обсягу транспортної роботи у відповідність до реальних можливостей фінансування.

Для розрахунку обсягу пасажироперевезень пропонується 1 раз на рік проводити повний облік кількості перевезених пільгових пасажирів. Для цього необхідно проводити видачу так званих "нульових квитків" для пасажирів, що мають право на безкоштовний проїзд в міському пасажирському транспорті, які при кожній поїзді, окрім пред'явлення відповідного посвідчення, передаватимуть кондукторові один разовий безкоштовний квиток особливого вигляду. Таким чином, міськвиконком, отримає від транспортних підприємств відомості про кількість переданих їм "нульових квитків", матиме можливість визначити як загальну кількість поїздок, здійснених пільговими категоріями пасажирів, так і розподіл пасажиропотоку пільговиків по видах транспорту і конкретних маршрутах.

Транспортні підприємства за перевезення пільгового контингенту повинні отримувати не дотацію на компенсацію витрат на перевезення, а недоотримані доходи, які виникли в результаті того, що держава надала право безкоштовного проїзду деяким категоріям пасажирів.

Для ведення обліку витрат або визначення обсягу доходів доцільно ввести пільгові проїзні квитки. З метою зменшення недоотриманих доходів транспортних підприємств необхідно розглянути можливість поступового зменшення кількості транспортних засобів, що перевозять всі категорії пільгових пасажирів. В даний час необмежену кількість пасажирів-пільговиків перевозять тільки комунальні підприємства і обмежену кількість (одна людина на один транспортний засіб) - приватні транспортні підприємства.

Статистичні дані (засновані на дослідженні доходів населення) свідчать про те, що певна частина громадян, що володіють правом на безкоштовний проїзд, мають всі можливості повністю сплатити свій проїзд в міському пасажирському транспорті. Доцільним буде обмежити в певний час (наприклад, в годину-пік) кількість комунального рухомого складу, який перевозитиме необмежену кількість пільговиків і встановить ліміт на одну одиницю рухомого складу.

Оскільки транспортні підприємства виконують соціальну функцію міста, пропонується через визначених інтервал випускати на лінію пересувний склад (пільговий), як в решту часу без обмеження щодо кількості пільгового контингенту, що перевозиться.

Перевезення в загальному обсязі перевезень пасажирів, що мають право не оплачувати свій проїзд на міському пасажирському транспорті, приводить до того, що цим правом намагаються скористатися і пасажирів, що не мають пільг щодо оплати проїзду. На практиці ці спроби зводяться до підробки відповідних посвідчень, яких в даний час налічується більше 50 видів, при чому переважна більшість з них практично не має ступенів захисту.

Для вирішення даної проблеми доцільно ввести іменний проїзний квиток з фотографією і голограмним захистом, що випускається спеціально для проїзду в міському пасажирському транспорті конкретної людини з пільговим правом проїзду.

Для більшої зручності та зменшення витрат на випуск проїзних квитків для кожного виду транспорту окремо, пропонується ввести єдиний квиток, яким можна буде користуватись в трамваї, тролейбусі, автобусі та метрополітені. Квиток буде розраховано на 30, 60 та 100 поїздок на місяць. Це значно зекономить час на придбання квитка, витрати на різні категорії проїзних білетів, при виборі транспорту зрівняє вартість всіх видів та подбає про комфорт та зручність пасажира.

Визначення реального обсягу транспортної роботи дозволить фінансувати конкретні транспортні послуги, що є стимулюючим для функціонування підприємств міського пасажирського транспорту та забезпечення основ їх фінансової стійкості.

Стабільність розвитку підприємств міського пасажирського транспорту та стійкість в умовах турбулентної економіки забезпечується шляхом виконання наступних умов:

- підприємства міського пасажирського транспорту повинні бути сумісними з іншими структурами на макроекономічному рівні і спрямовані на виконання стратегічних завдань розвитку економіки в цілому;

- підприємства повинні володіти певним рівнем самостійності та автономності, тобто представляти собою цілісний сформований організм, який постійно розвивається;

- відтворювальні процеси підприємств повинні відповідати динаміці потреб в межах економічного суспільства та макросистеми.;

- підприємства повинні володіти потенціалом самоорганізації та саморозвитку.

В цілому економічна стабільність підприємств міського пасажирського транспорту обумовлює його

подальший розвиток і забезпечується завдяки взаємодії внутрішніх складових системи.

Висновки

В результаті запропонованих методів оплати поїздок пасажирів, які мають встановлені законодавством пільги, підприємства міського пасажирського транспорту отримують повне відшкодування операційних витрат на перевезення даної категорії пасажирів і частини нормативного прибутку.

В запропонованій моделі механізм фінансування підприємств міського пасажирського транспорту побудовано на основі принципів фінансової стійкості, що дозволить змінити величину доходів від операційної діяльності за рахунок економічно обґрунтованого покриття величини втрат від перевезення пільгового контингенту.

Наступні етапи впровадження нової моделі організаційно-економічного забезпечення функціонування підприємств міського пасажирського транспорту пов'язані з дотриманням умов забезпечення обсягів транспортної роботи та їх повного фінансування за рахунок сплати проїзду пасажирами та замовниками пільгового проїзду.

Література

1. Концепція реформування транспортного сектора України [Текст] / Ю.М. Цветов, Л.М. Соколов, Ю.М. Федюшин та ін. / Збірник наукових праць / - К.: 1999. -138 с.
2. Пащенко Ю., Давиденко А. Розвиток, модернізація транспортної системи України [Текст] // Економіка України. — 1998. — № 9.
3. КП "Міськеелектротранс". Офіційний сайт [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://gortransport.kharkov.ua> - 1.11.2014.
4. Державний комітет статистики України. Офіційний сайт [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua> - 5.11.2014.

Автор: ВЕЛИЧКО Вікторія Валеріївна
Харківський національний університет міського господарства ім. О.М. Бекетова, к.е.н., доцент
E-mail - nika.velni@mail.ru

Автор: ДИМЧЕНКО Олена Володимирівна
Харківський національний університет міського господарства ім. О.М. Бекетова, д.е.н., професор
E-mail - dymchenkoo@yahoo.com

Автор: СТЕЦЬЮРА Альона Сергіївна
Харківський національний університет міського господарства ім. О.М. Бекетова, студентка.
E-mail - si_alono4ka@mail.ru

ECONOMIC STABILITY OF PASSENGER TRANSPORT IN TURBULENT ECONOMIC CONDITIONS

V. Velychko, E. Dymchenko, A. Stetsyura

The development of urban transport development characterized the city as a whole, as problems in the functioning of transport companies have settled at the city level. This paper focus on the problems of financing operations of urban passenger transport. The recommendations for determining the volume of traffic and its passengers and customers pay transport services in the city.

Keywords: city, infrastructure, passenger transport, turbulent economy, financial stability.