

Шляхи підвищення рентабельності міського транспорту

Пруненко Д.О.

Харківська національна академія міського господарства

Діяльність міського пасажирського транспорту, як відомо, регулюється міською владою. Окрім того місту належить міський електричний транспорт. Тобто в безперервній діяльності МЕТ зацікавлене все населення міста в якому він функціонує.

ХКП "Міськелектротранс" щодоби перевозить близько 600 тис. пасажирів приблизно половину з яких складають пільговики 28 пільгових категорій.

Оскільки категорій пільговиків досить багато а питання повернення коштів за перевезення пасажирів кожної окремої категорії вирішується досить складно, в основному шляхом взаємозаліків, то в діяльності кожного з перевізників досить гостро постає питання отримання коштів для продовження та розвитку діяльності підприємства.

Здійснюючи господарську діяльність, підприємство має право самостійно розпоряджатися доходами від такої діяльності і майном, придбаним за рахунок цих доходів. Підприємство спільно з підрозділами, які входять в нього, планує свою діяльність і визначає перспективи розвитку, виходячи із запитів на послуги з перевезення пасажирів і необхідності забезпечених виробничого і соціального розвитку, підвищення доходів. Підприємство самостійно здійснює матеріально-технічне забезпечення виробництва і капітального будівництва.

Головним джерелом для здійснення розширеного відтворення діяльності будь якого підприємства завжди був прибуток. Він, як відомо утворюється як різниця між доходами і витратами.

Джерелом фінансування виробничої діяльності і утворення фондів економічного стимулювання ХКП "Міськелектротранс" є доходи від перевезення пасажирів, дотація із бюджету, компенсування витрат за пільговий проїзд із бюджету та інших установ і організацій та інші доходи.

Оплата перевезень пасажирів на ХКП "Міськелектротранс" здійснюється за допомогою разових та постійних квитків. Більше половини від загальної

кількості платних пасажирів в 2008 році перевезено за разовими квитками 68,3%, а за постійними 31,7 %. Таким чином основний обсяг надходження коштів за перевезення проходить через руки кондукторів.

Однією з проблем підвищення рентабельності діяльності МЕТ отримання в повному обсязі грошових коштів з пасажирів за здійснене перевезення. Згідно анонімних опитувань приблизно від 20-70 відсотків коштів отриманих з пасажирів не надходять до каси ХКП «Міськелектротранс». Порівняно з розміром надходжень за перевезення це складає від 40 до 145 тис.грн за добу отже, необхідність в підвищенні рівня контролю за діяльністю кондукторів, через яких реалізується разові квитки досить важлива .

Розробкою технічних засобів контролю за кількістю перевезених пасажирів займаються багато дослідників. Але існуючі прибори обліку або ненадійні – електронні лічильники, або ускладнюють посадку пасажирів – механічні лічильники. Окрім того для оснащення рухомого складу МЕТ такими приладами потрібні додаткові капітальні вкладення, витрати на підтримання їх в належному стані, вони займають додаткове місце в салоні.

Адміністративні заходи по контролю за діяльністю кондукторів потребують менш витрат але вони як і кожен адміністративний захід знаходяться під впливом «людського фактору».

Тому потрібно постійно удосконалювати заходи адміністративного контролю за діяльністю кондукторів з боку адміністрації ХКП «Міськелектротранс» з урахування цього фактору.