

Действительно, с увеличением понесенных пассажирами транспортных издержек $Z \cdot P_{\text{ст}}$ уменьшается величина дотации $D_{\text{уд}}$ при одинаковой себестоимости провоза платящего пассажира $C_{\text{н.общ}} / N_{\text{пл}}$, т.е. повышение тарифа на пассажирские перевозки при неизменной себестоимости произведенных услуг снижает суммы дотаций.

Рост себестоимости транспортных услуг при неизменных доходах среднестатистического жителя также требует увеличения государственных дотационных средств.

Планирование величины дотаций на основе принятых нормативов позволит оценить бюджетную нагрузку тех или иных государственных программ в данной области и принять наиболее оптимальную. Кроме того, можно будет отойти от порочной практики возмещения всех убытков, часть из которых напрямую зависит от уровня эффективности работы предприятия, а компенсации будет подлежать только часть нормативных издержек под выполненный объем транспортной работы.

1. Миусская В. Социальная защита населения в период становления социального хозяйства в Украине // Бизнес-информ. – 2000. – № 4. – С. 17-22.

2. Вербицкая В.И. Планирование величины бюджетной поддержки предприятий городского пассажирского автотранспорта // Вісн. Харківськ. нац. ун-ту ім.В.М.Каразіна. № 506. – Харків, 2001. – С.249-251.

3. Березин В., Шефтер Я., Шмицьков А., Трякин К. О реформировании организационно-финансового механизма общественного транспорта (разработки и рекомендации) // Автомобильный транспорт. – 1997. – № 9. – С. 9-11.

4. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Сучасний стан і перспективи розвитку автотранспорту // Автодорожник України. – 1998. – №1. – С.6.

Получено 28.02.2001

УДК 388.4

О.Б.КОРОТИЧ, канд. екон. наук

Харківська державна академія залізничного транспорту

В.В.ВЕЛИЧКО

Харківська державна академія міського господарства

ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Розглядаються проблеми функціонування підприємств міського пасажирського транспорту в сучасних кризових умовах господарювання.

Проблеми функціонування міського пасажирського транспорту з кожним роком стають все гострішими внаслідок зниження рівня дохо-

дів населення, погіршення стану місцевих бюджетів, відсутності коштів на оновлення рухомого складу авто- та електротранспорту, на покриття поточних експлуатаційних витрат та на розвиток інфраструктури цієї галузі.

Ситуація, що склалася на підприємствах міського пасажирського транспорту, ускладнюється також тим, що держава свідомо, майже не відшкодовуючи збитків, переклала на них свою соціальну відповідальність перед найбільш незахищеними верствами населення. Так, на сьогоднішній день метрополітен здійснює 49,25% пільгових перевезень, а наземний електротранспорт не отримує оплату за 57% наданих ним транспортних послуг. Тому треба суттєво змінювати свідомість законодавців і великої кількості людей, які підпадають під перелік пільговиків або мають певну професійну приналежність, на користь ринкових відносин, коли продукція транспортних підприємств, як і будь-який інший товар, може бути отримана споживачем тільки за умов його сплати.

В Україні в законодавчому порядку встановлено пільги на проїзд у міському пасажирському транспорті 10 категоріям пасажирів, які можна класифікувати за ознакою соціальної значущості на: державні, пенсійні, службові, спеціальні й соціальні. Для забезпечення прибуткового функціонування та ринкової конкуренції міських транспортних підприємств треба застосувати систему відшкодування оплати проїзду пасажиром-пільговиком за рахунок персональної цільової компенсації. При цьому державні пільги повинні бути сплачені з державного бюджету, пенсійні – з пенсійного фонду, спеціальні – з фонду "Чорнобиль", соціальні – з міських бюджетів, службові – організаціями, які їх надавали.

Вказана транспортна компенсація може видаватися людям разом з іншими пенсійними виплатами (за віком, по інвалідності, чорнобильськими тощо) без збирання якихось додаткових довідок. Працівники таких організацій, як податкова інспекція, міліція тощо мають подавати звіти про кількість поїздок і отримувати компенсацію під час виплати заробітної плати або за середніми витратами до початку наступного місяця. Слід зазначити, що компенсація не повинна входити до пенсії або інших виплат, бо мусить своєчасно перераховуватися згідно із зростанням вартості середньої транспортної послуги.

Ця система ґрунтується на трьох головних принципах: платить той, хто надає пільги; отримує гроші той, кому ці пільги надаються; гроші передаються тому, хто надає реально компенсовану транспортну послугу. При цьому, на відміну від існуючої (але погано діючої) системи надання компенсації транспортним організаціям через їхні

управління, конкретні пасажирів, які мають право на пільги. зможуть безпосередньо розраховуватися за отримані транспортні послуги, причому не після їх одержання за результатами місяця, а за попереднього оплатою.

Цільову транспортну дотацію на місяць можна розрахувати за формулою

$$D = \frac{V_M + V_a + V_{ел}}{3} \times Z_{тр} \times K = 17,33 \text{ грн.}$$

де V_M – вартість поїздки в метро (0,5 грн.); V_a – вартість поїздки в автобусі (0,4 грн.); $V_{ел}$ – вартість поїздки в наземному електротранспорті (0,4 грн.); $Z_{тр}$ – кількість транспортних засобів, що в середньому використовується на одну поїздку (для м.Харкова дорівнює 2); K – кількість компенсованих поїздок на місяць (може дорівнювати 20 або 10 поїздкам до місця призначення і назад).

Якщо держава та інші фонди не матимуть коштів на виплату розрахованої компенсації, то можна знизити кількість компенсованих поїздок або зменшити перелік пільговиків. При цьому треба враховувати збільшення надходження до бюджетів і фондів за рахунок підвищення прибутковості транспортних організацій. До того ж цільова транспортна компенсація може за певних умов знизити сумарний обсяг дотацій, що надаються громадянам по сплаті за комунальні послуги.

При розходженні тарифів на проїзд у міському транспорті в різних містах держави можна виплачувати компенсацію диференційовано по областях чи навіть районах, враховуючи наявність кількох транспортних маршрутів та необхідність використання для однієї середньої поїздки двох транспортних засобів. Спрощена система компенсації може використовувати єдину суму компенсації для всіх громадян, прораховану за максимальними або середніми тарифами.

На нашу думку, транспортну компенсацію слід сплачувати не тільки городянам, а й селянам, хоча вони користуються міським транспортом значно менше. Селяни теж заробили собі на компенсацію, бо мають за законом такі ж права, як і городяни, і можуть витратити її на 2-3 міжміські поїздки до лікарні або організацій, що розташовані в місті.

При аналізі й впровадженні системи надання цільової транспортної компенсації треба враховувати, що розрахунки реальної собівартості транспортних послуг на електротранспорті доводять можливість зниження вартості перевезення окремого пасажира майже вдвічі, якщо кожна послуга буде оплачуватися. На сьогодні в ціну разового білету

закладена оплата проїзду пільговиків, тобто кожна людина, яка сплачує за проїзд, примусово оплачує крім своєї ще одну-дві поїздки пільговиків. З введенням оплати проїзду всіма пасажирами плату за проїзд можна буде знизити, тим самим зменшуючи суму компенсації пільговикам (що зекономить державні гроші) або компенсуючи їм більшу кількість поїздок.

Надійна компенсація перевезень пільговиків дозволить підвищити якість транспортних послуг і поставить громадян у рівні умови щодо вибору транспортних засобів. При цьому транспортні організації будуть зацікавлені у своєчасності подання транспорту, підвищенні надійності надання транспортної послуги, створенні більш-менш комфортних умов для пасажирів, зручному розташуванні зупинок тощо.

Підвищенню якості надання транспортних послуг сприятиме систематичне обстеження завантажень транспорту на різних маршрутах, яке неважко зробити шляхом опитування контролерів. За результатами таких досліджень можна збільшити кількість рейсів у години "пік" та інтервали подання транспортних засобів в інші години, а якщо це буде рентабельним, то навіть ввести нічні рейси у певні години.

Якщо транспортна організація не в змозі забезпечити надання якісної транспортної послуги пасажирам у години "пік", то можна штучно знизити пасажиропотік за рахунок зменшення плати за проїзд на 5 копійок, наприклад, з 11 до 14 години, коли транспорт завантажений на 20-30%.

Для зручності пасажирів у міжпіковий період, якщо інтервал на маршрут складає 10 і більше хвилин, доцільно розробити точні графіки подачі автобусів, тролейбусів та трамваїв на кожну зупинку. Ці графіки мають розроблятися за результатами дослідження заповнення салонів у робочі, вихідні й святкові дні і вказуватися на вивісках, які є на кожній зупинці.

Доцільним є також поширення на міські перевезення пасажирів досвіду приміського транспорту щодо створення черги при посадці на кінцевих зупинках, що дає можливість потрапити до салону людям похилого віку або пасажирам із дітьми.

Крім того, транспортні організації можуть з рекламною ціллю, для створення позитивного іміджу, регулювання пасажиропотоків або залучення додаткових клієнтів звільнити їх від сплати за проїзд (зменшувати його вартість) на окремих маршрутах, у конкретний день тижня чи в міжпіковий час. Наприклад, транспортні підприємства значно підвищать свій імідж, якщо надаватимуть безкоштовний або пільговий проїзд за половину вартості квитка дітям від 5 до 16 років, бо ця категорія пасажирів не має власних доходів і часто супроводжує дорослих,

які не завжди можуть залишити їх вдома. Особливо це актуально для метрополітену, де проїзд з дитиною шкільного віку обтяжливий за вартістю для батьків з невеликим достатком.

Велику проблему для транспортних організацій створюють так звані "зайці", які, не маючи будь-яких пільг, відмовляються сплачувати за проїзд. Сьогодні на електротранспорті за проїзд сплачують тільки третина тих, хто не підпадає під пільги, та ще й контролери беруть частину грошей, не видаючи білета. Можливо, на електротранспорті (трамваї, тролейбусі) доцільно повернути ті часи, коли "кращим контролером" була "совість пасажирів". При цьому бригади контролерів давали чималі додатковий прибуток у вигляді отриманих штрафних виплат. Задіяння таких бригад можливе і при використанні кондукторів, які є просто білетерами без реального контролю, бо зупинка для висадки "зайця" практично неможлива у трамваїв та тролейбусів, враховуючи технічні особливості цих видів транспорту.

Якщо і пільговиків, і потенційних "зайців" змусити платити, а з практики кондукторів вилучити звичку "забувати" видавати білети, то вирішується проблема обчислення за обсягом реалізованих білетів виробленої транспортної продукції, аналізу пасажиропотоків на різних маршрутах, стає можливою мотивація надання якісної транспортної послуги.

Отримано 28.02.2001

УДК 628.4

Ю.К.ВЕРБИЦКАЯ

Харьковская государственная академия городского хозяйства

УПРАВЛЕНИЕ ОТХОДАМИ КАК СОСТАВЛЯЮЩЕЕ ЗВЕНО ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МЕНЕДЖМЕНТА

Рассматривается применение механизмов экологического менеджмента в сфере управления отходами в условиях становления рыночной экономики.

Развитие Украины, ее выход на мировые рынки с конкурентоспособной продукцией невозможны без улучшения экологической обстановки, изменения потребительского отношения к окружающей среде, совершенствования производства на основе ресурсосберегающих технологий. Комплексный подход к решению этой проблемы в условиях становления рыночной системы хозяйствования включает в себя изменение схемы управления территориями как в целом, так и их ресурсным потенциалом, в частности. При недостаточном бюджетном финансировании на улучшение окружающей среды развитие природо-