

## ПЕРЕВАГИ ЗАСТОСУВАННЯ ДИНАМІЧНИХ ТАРИФІВ НА ПОСЛУГИ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

О. Ю. ПАЛАНТ, д-р екон. наук, проф.  
*Харківський національний університет міського  
господарства імені О. М. Бекетова  
61002 Україна, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17  
kharget@gmail.com*

Є. Ю. ВОДОВОЗОВ, канд. екон. наук, доц.  
*Харківський національний університет міського  
господарства імені О. М. Бекетова  
61002 Україна, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17  
kharget@gmail.com*

Серед найбільш важливих проблем з якими стикаються підприємства міського електричного транспорту (МЕТ) варто відзначити відсутність наукових рекомендацій щодо визначення тарифів на пасажирські перевезення з урахуванням диференціації їх розміру. Сьогодні тарифи на транспортні послуги визначаються таким чином:

$$T_{\text{МЕТ}} = \frac{S \times (1 + R) + IC - D}{Q},$$

де  $T_{\text{МЕТ}}$  – тарифи на перевезення пасажирів електротранспортними підприємствами, грн. / пас.;

$S$  – повна собівартість перевезень усіх категорій пасажирів, млн. грн.;

$R$  – планова рентабельність підприємства, частка одиниці;

$IC$  – інвестиційна складова, млн. грн.;

$D$  – чистий дохід, отриманий підприємствами від інших видів діяльності, млн. грн.;

$Q$  – запланований обсяг загальних пасажирських перевезень, млн. пас.

Діюча методика визначення тарифів транспортних підприємств характеризується такими недоліками:

1. Доходи підприємств МЕТ від інших видів їх діяльності не залишаються у розпорядженні цих підприємств, а спрямовуються на зниження тарифу, що значно погіршує можливості для фінансування розвитку означених підприємств із використанням власних фінансових ресурсів.

2. Розмір інвестиційної складової, як правило не враховує потреби підприємств МЕТ щодо оновлення їх рухомого складу, внаслідок чого проблема фізичного зношення трамваїв та тролейбусів залишається невирішеною.

3. Соціальна орієнтованість діючих тарифів приводить до збитковості переважної більшості підприємств МЕТ та зростання їх залежності від фінансування з місцевих бюджетів.

4. Тарифи визначаються з урахуванням перевезення усіх пасажирів (включно з представниками пільгових категорій), що посилює фінансову

залежність підприємств МЕТ від компенсацій з місцевих бюджетів за перевезення пільгового контингенту.

Для усунення перелічених недоліків пропонується:

1. Ініціювати монетизацію пільгового проїзду для категорій громадян, що мають право на пільги.

2. Визначати розміри тарифів з урахуванням потреб підприємств МЕТ у новій техніці.

3. Використовувати динамічні тарифи на послуги підприємств МЕТ з урахуванням європейського досвіду в цій сфері.

Детальніше розглянемо останню з пропозицій. Введення динамічних тарифів передбачає їх диференціацію залежно від різних ознак надання послуг з перевезення пасажирів. Такими ознаками можуть бути:

а) тривалість поїздки – у даному випадку пасажир сплачує не за кількість поїздок, а за фактичний час перевезення (такий підхід вигідний для пасажирів що проїхали лише кілька зупинок);

б) час надання послуг тв. Їх якість – йдеться про те, що у години пік транспортні засоби переповнені, що знижує комфортність поїздки пасажирів і може розглядатися як підстава для зниження тарифів (для підприємств це зниження компенсується за рахунок зростання інтенсивності руху транспорту).

Таким чином, використання динамічних тарифів на послуги підприємств МЕТ дозволить більш раціонально використовувати їх ресурси що в перспективі приведе до підвищення ефективності їх діяльності.

## **СТАН РОЗВИТКУ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ**

*Т. Д. ТАУКЕШЕВА, канд. екон. наук, доц.  
заслужений економіст України,  
заступник Харківського міського голови –  
директор Департаменту бюджету і фінансів  
Харківської міської ради  
61200 м. Харків, майдан Конституції, 7  
dgv\_62@ukr.net*

Забезпечення ефективного функціонування житлово-комунального господарства залишається одним з ключових аспектів трансформації економіки та фінансової децентралізації.

Базовим інструментом реалізації регіональної та муніципальної політики у цій сфері виступають цільові програми розвитку та реформування житлово-комунального господарства, метою яких є створення умов для приведення комунальної інфраструктури у відповідність до стандартів якості, що забезпечують комфортні умови проживання.

Очікувані результати від реалізації цих програм припускали вирішення