

ЕКСПЛУАТАЦІЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ: ДОСТОВІРНІСТЬ ТЕХНІКО-ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ПОКАЗНИКІВ РОБОТИ І ОБ'ЄКТИВНІСТЬ ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ

М. П. Скочук, В. М. Глінчук, О. П. Рижий, Р. М. Ігнатюк

Національний університет водного господарства та природокористування
вул. Соборна, 11, м. Рівне, 33000, Україна. E-mail: r.m.ihnatiuk@nuwm.edu.ua

Суспільство поспіль тривалого часу не може заспокоїтися в зв'язку зі значним зростанням цін і тарифів на пасажирські автомобільні перевезення, що почалися з кінця 2016 року. Це відбулося практично при стабільному курсі національної валюти і цін на паливно-мастильні матеріали. Зростання мінімальної зарплати водіїв, що становила 5 - 6 відсотків в тарифі, не могла привести до їх зростання в 1,7 рази. Аналіз розрахунків представлених бізнесом показує, що пробіги автобусів завищені майже в півтора рази, а обсяги перевезення пасажирів занижені майже в два рази. А це в свою чергу означає, що тариф сформований бізнесом в м. Рівне, не є об'єктивним. При приведенні в відповідність провізних можливостей парку рухомого складу попиту на перевезення, тариф повинен бути меншим. Експлуатація автомобільного транспорту є надто складною виробничою діяльністю. Ринкові перетворення поставили ще багато нових проблем в функціонуванні цього бізнесу. Загальний економічний ефект від раціоналізації всіх сторін функціонування міського пасажирського транспорту може становити до 40% місткості ринку.

Ключові слова: тариф, пробіг, наповнюваність, автобус, маршрут, ринок, транспорт.

ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА: ДОСТОВЕРНОСТЬ ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ И ОБЪЕКТИВНОСТЬ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ

Н. Ф. Скочук, В. Н. Глинчук, А. П. Рыжий, Р. М. Игнатюк

Национальный университет водного хозяйства и природопользования
ул. Соборная, 11, г. Ровно, 33000 Украина. E-mail: r.m.ihnatiuk@nuwm.edu.ua

Общество длительное время не может успокоиться в связи со значительным ростом цен и тарифов на пассажирские автомобильные перевозки, начавшиеся с конца 2016 года. Это произошло практически при стабильном курсе национальной валюты и цен на горюче-смазочные материалы. Рост минимальной зарплаты, которая составляла 5 - 6 процентов в тарифе, не могла привести к их росту в 1,7 раза. Анализ расчетов, представленных бизнесом показывает, что пробеги автобусов завышены почти в полтора раза, а объемы перевозки пассажиров занижены почти в два раза. А это, в свою очередь, означает что тариф сформирован бизнесом в г. Ровно, не является объективным. При приведении в соответствие провозных возможностей парка подвижного состава спроса на перевозки, тариф должен быть ниже. Эксплуатация автомобильного транспорта является слишком сложной производственной деятельностью. Рыночные преобразования поставили еще много новых проблем в функционировании этого бизнеса. Общий экономический эффект от рационализации всех сторон функционирования городского пассажирского транспорта может составлять до 40% емкости рынка.

Ключевые слова: тариф, пробег, наполняемость, автобус, маршрут, рынок, транспорт.

АКТУАЛЬНІСТЬ РОБОТИ. Підвищення цін за проїзд на пасажирському автомобільному транспорті, в деяких сегментах навіть в 1,7 рази, перевізники в першу чергу пов'язують з підвищенням мінімальної заробітної плати вдвічі до 3200 грн. Виникає низка запитань: чи насправді працівники авто транспорту працювали на мінімальну зарплату в 1600 грн.? Яка частка в ціні продукту становить заробітна плата? Чому будь-яке підвищення цін на ресурси автоматично перекладається в повному обсязі на споживача? Наскільки раціонально господарюють пасажирські автотранспортні фірми? Чи спрацювали ринкові перетворення? І ще багато «чому»?

Аналіз розрахунків представлених бізнесом показує, що пробіги автобусів завищені майже в півтора рази, а обсяги перевезення пасажирів занижені майже в два рази. А це в свою чергу означає, що тариф сформований бізнесом в 4,24 грн. в м. Рівне, не є об'єктивним. В багатьох містах автоперевізники вимагали підняття тарифів на проїзд до п'яти грн. Розрахунки показують, що при приведенні в відповідність провізних можливостей парку рухомого складу попиту на перевезення, з врахуванням нерівномірностей пасажиропотоків, а також пере-

ведення автобусів в більш інтенсивний швидкісний режим, тариф повинен лежати в діапазоні 2,11 – 2,79 грн.

Проблема підвищення ефективності суспільного виробництва є такою ж актуальною, як і боротьба з тіньовою економікою, що є основою зростання соціальних стандартів і формування інвестиційного ресурсу. Забезпечуючи просторові зв'язки, транспорт має великий вплив на формування антиінфляційних заходів.

Піднята проблема з раціональної експлуатації автомобільного транспорту є складовою Стратегії розвитку транспорту 2020. Частково проблема ринкового трансформування та ціноутворення на автомобільному транспорті пророблялась в проєкті EuropeAid / 114674/C/ SV/ VA «Сприяння регіональному розвитку в Україні», метою якого передбачалось ідентифікацію конкретних інвестиційних проєктів транспортної інфраструктури Волинської області, направлених на підвищення соціально-економічного розвитку в регіоні і зростання інтеграційних процесів [1]. Комплексною програмою з енергозбереження на 1998–2010 роки передбачалась оптимізація структури парку рухомого складу авто-

транспортних підприємств та розробка оптимальної структури ринку пасажирських транспортних послуг в розрізі міст і адміністративних районів [2].

Аналіз досліджень і публікацій. Пасажирському автомобільному транспорту присвячено багато публікацій, кожна з яких висвітлює певні сторони його функціонування та перспективи розвитку, проблеми і можливі шляхи їх вирішення. Так в статті [3] пропонується методика оцінки ефективності пасажирських перевезень на міських маршрутах з використанням методів економічного аналізу для транспортних підприємств, що дозволяє перевізникам оцінити ефективність та якість перевезень при заданій організації роботи на маршрутах та коригувати отримані значення показників. В статті [4] визначаються позитивні і негативні наслідки від державного регулювання цін, та наслідки, що отримує ринкове середовище від політики дерегуляції. Удосконалення міської транспортної системи запропоновані в публікації [5]. Зокрема, на основі встановлених параметрів транспортної системи міста розроблено заходи з вдосконалення маршрутної мережі. Для початкового варіанту схеми автобусних маршрутів в якості критерія вибрано сумарні витрати часу на переміщення. В літературі [6] обґрунтовується склад та послідовність етапів формування цінової стратегії пасажирських автотранспортних підприємств в умовах маркетингової орієнтації їх діяльності. Формування цінової стратегії починається з маркетингового дослідження ринку. Завершальним етапом процесу формування цінової стратегії є оцінювання її ефективності. На цьому етапі здійснюється перевірка реакції ринку на запропонований тариф.

Проблема державного регулювання цін на товари і послуги є постійно в полі зору науки, бізнесу, влади і суспільства. Вартість проїзду в міському пасажирському транспорті є регульованою. Саме місцева влада обмежує верхню межу тарифу. Є чимало також публікацій з формування тарифів представлених бізнесом і органами влади. Але переважно всі вони представляють розрахунки тарифів, без належного обґрунтування техніко-експлуатаційних показників їх роботи, тобто умов, за яких досягнуті ці фінансові показники. За такого підходу немає підстав говорити про достовірність встановлення тарифів. Разом з тим існує велика статистична база техніко-експлуатаційних показників роботи міського пасажирського транспорту, на основі якої з великою вірогідністю можна розрахувати тарифи на проїзд. Рівненські перевізники опублікували розрахунок тарифів і навели інформацію про пробіги та обсяги перевезень пасажирів. Відповідно це дає можливість оцінити процес об'єктивного тарифоутворення на пасажирські перевезення. Необхідно зазначити, що ціноутворення і тарифоутворення є кінцевим етапом бізнесової діяльності автотранспортних фірм. Попередніми етапами є формування матеріальної основи (структура парку, маршрутна мережа, оптимальна потужність фірми); вивчення і врахування ринкових факторів (структура ринку, характеристика ринку за елементами і типологією); прийняття відповідної технології, забезпечення певного

рівня організації та управління транспортним процесом.

Метою дослідження є визначення розмірів тарифів на перевезення, що забезпечили б відтворювальні економічні процеси в міській пасажирській транспортній системі. В процесі досягнення мети вирішені наступні задачі: вивчено нормативні документи з питань формування тарифів на перевезення пасажирів; встановлено достовірність інформації про техніко-експлуатаційні показники роботи автобусів; визначено розмір тарифів на перевезення пасажирів в м. Рівне, проаналізовано складність раціональної експлуатації рухомого складу.

МАТЕРІАЛ І РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ.

Стан транспортно-дорожнього комплексу країни є надто складним. Навіть більш зрозумілою є ситуація в комунальному господарстві, енергетичному, металургійному і хімічному комплексах. Загально відомим є той факт, що економічне зростання і підвищення соціальних стандартів можливо в тому числі за рахунок високого рівня розвитку одного з базових інститутів ринкової інфраструктури – транспортно-дорожнього комплексу.

Так сталося, що законодавець поклав відповідальність за розвиток і функціонування одного з сегментів ринкової інфраструктури - пасажирського транспорту на відповідні органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, тобто на міських автобусних маршрутах загального користування – на виконавчий орган міської ради. Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 N 1175 затверджено методику розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту. Також міністерством регламентовано норми витрат матеріальних ресурсів (пально-мастильних матеріалів, шин, запчастин). Формування валових доходів і валових витрат, податків і зборів в економічній системі України з 2010 року проводиться на основі Податкового кодексу. На перший погляд проблем з формуванням тарифів на проїзд пасажирів не існує.

На пасажирських автомобільних перевезеннях експлуатуються в основному автобуси вітчизняного виробництва, виготовлені з імпортованих машинокомплектів, і переобладнані з вантажних під пасажирські перевезення автомобілі імпортованого виробництва. Для обох цих груп автомобілів відсутня система технічного обслуговування, тобто які види робіт, і через які пробіги вони повинні виконуватись. Система технічного обслуговування формується на вивченні закономірностей зміни технічного стану автотранспортних засобів, має наукову основу і затверджується відповідними державними органами. Відсутність нормативів на технічне обслуговування, а також фактичного обліку робіт з забезпечення роботоздатності автотранспортних засобів ставить під сумнів достовірність витрат на технічне обслуговування і ремонт автомобілів.

Вище наведене засвідчує, що бізнес з надання послуг пасажирським автомобільним транспортом потребує вдосконалення формальних інститутів. Недооцінка інституціональних перетворень створює проблеми в ринковому трансформуванні економіки.

Якщо формальні інститути мають вади, то це негативно впливає на неформальні інститути. У цьому джерело збільшення або звуження тіньової економіки [7].

На транспорті взагалі, і на автомобільному зокрема, формування експлуатаційних витрат, як основи ціноутворення, покладено технічні можливості автотранспортних засобів в конкретних умовах експлуатації, одним з результатуючих показників яких є пробіг (середньодобовий, річний). А пробіг рухомого складу є основою для розрахунків витрат на транспортний процес і витрат з забезпечення роботоздатності автотранспортних засобів. І перше питання яке виникає при формуванні тарифів, наскільки об'єктивною є інформація про пробіги рухомого складу в представлених розрахунках? Другою проблемою є об'єктивність інформації про обсяги перевезення пасажирів.

А тепер перейдемо до аналізу розрахунків формування тарифу на міські пасажирські перевезення представлених рівненськими перевізниками, які були взяті за основу при встановленні верхньої межі вартості проїзду. За розрахунками перевізників тариф на разовий проїзд в м. Рівне повинен становити 4,24 грн. При цьому річний пробіг одиниці рухомого складу становить 91250 км. Наскільки об'єктивною є інформація про пробіги автобусів, якщо контроль про їх вихід з парку і тривалість роботи на лінії ніким не обліковується? Це питання до всіх причетних до цього бізнесу: законодавців, що створювали формальні інститути, за якими врегульовуються правові відносини між всіма учасниками ринку; до органів виконавчої влади і місцевого самоврядування, а також до бізнесу.

Пробіг рухомого складу визначається технологією і організацією транспортного процесу. За прийнятою технологією встановлюється швидкісний режим роботи автобусів. Однією з сторін організації транспортного процесу є забезпечення відповідності провізних можливостей парку рухомого складу попиту на перевезення, з врахуванням нерівномірностей пасажиропотоків, що і визначає час перебування автобусів на лінії.

Питанню технологій транспортного процесу недостатньо приділяється уваги в теорії і практиці, і може бути окремою темою досліджень. Законодавець говорить про режими роботи автобусів, що є не чим іншим, як технологіями транспортного процесу на пасажирських перевезеннях. Законом України «Про автомобільний транспорт» передбачені перевезення пасажирів у звичайному і в експресному режимі руху автобусів, а також перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі. Раніше передбачався ще напівекспресний режим роботи автобусів. Ці технології транспортного процесу відрізняються кількістю зупинок і відповідно швидкістю руху в доволі широкому діапазоні (рис. 1).

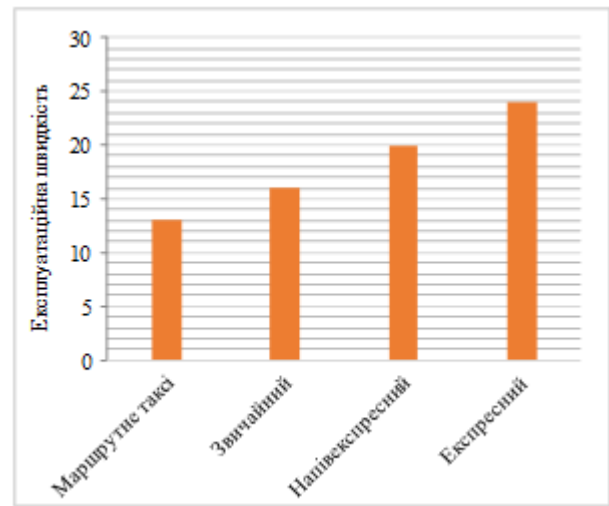


Рисунок 1 – Швидкісні режими транспортного процесу

В багатьох літературних джерелах констатується, що пасажирський транспорт функціонує на маршрутній системі на основі вивчення попиту, організації та управління, що складає технологію перевезень. З цього тлумачення випливає, що організація і управління є складовою технології транспортного процесу. Необхідно розуміти, що технологія, організація і управління є окремими взаємозв'язаними та взаємообумовленими елементами транспортного процесу. Неоднозначність тлумачення базових понять і категорій приводить до неоднозначності оцінки стану на транспорті, і відповідно раціональних шляхів його розвитку. Технологія будь-якого виробничого процесу, в тому числі транспортного, передбачає дію засобів праці (рухомого складу) на предмети праці (пасажиропотоки) в певній послідовності та тривалості дії. Також для технології обов'язковими елементами є показники, з якими діють засоби праці на предмети праці. Для транспортного процесу на пасажирських перевезеннях такими показниками є: швидкість доставки пасажирів, наповнюваність автобусів, час перебування в русі, вартість проїзду. При розробці технологічного процесу на перевезення обов'язковими елементами є підготовчі і заключні операції, які є не чим іншим, як організацією транспортного процесу, і є часткою загального поняття – організації пасажирських автомобільних перевезень.

Робота автобусів за технологією маршрутного таксі є найбільш затратною, оскільки перевезення пасажирів на міському чи приміському автобусному маршруті загального користування передбачають висадку і посадку пасажирів на їхню вимогу на шляху прямування автобуса в місцях, де це не заборонено правилами дорожнього руху. Рівненські перевізники не виконують цієї норми закону.

В світовій практиці немає прецедентів застосування цієї технології для масових пасажирських перевезень. Більш прогресивні технології дають можливість збільшити експлуатаційну швидкість щонайменше на 25–40 відсотків. Зростання експлуатаційної швидкості на один км/год. приводить до зниження собівартості на міських пасажирських пере-

везеннях на 5–7 відсотків. Рівненські автоперевізники, які працюють за технологією маршрутної таксі, а для розрахунків прийняли експлуатаційну швидкість в 16 км/год. Авторами статті цей показник оцінюється в 13–14 км/год., для розрахунків взято 15 км/год. (табл. 1).

Таблиця 1 – Техніко-експлуатаційні і фінансові показники роботи автобусів пасажирської транспортної системи м. Рівне

№	Найменування показника	Од. виміру	Моделі		
			1	2	3
1	Час перебування автобуса в наряді	год.	16	11	11
2	Експлуатаційна швидкість	км./год.	16	15	15
3	Середньодобовий пробіг одного автобуса	км.	250	165	165
4	Річний пробіг одного автобуса	км.	91250	51191	51191
5	Обсяг перевезення пасажирів за добу	пас.	452	452	597
6	Середня наповнюваність автобуса	пас.	9	13-14	18-19
7	Коефіцієнт динамічного використання пасажиромісткості автобусів	%	19,7	30,7	40
8	Прямі матеріальні витрати на один автобус	грн.	495021	277212	277212
9	Тариф на проїзд в автобусі м. Рівне	грн.	4,24	2,79	2,11

На дуже низькому рівні є організація транспортного процесу. Пасажиропотоки мають чітко виражені нерівномірності за напрямом перевезень, на протязі доби, тижня і року. Для розрахунків бізнес прийняв тривалість перебування автобусів в наряді 16 год. Експлуатаційники оцінюють необхідну середню тривалість перебування рухомого складу на лінії в 12 год., за умов, що 50% автобусів працює в дві зміни, тривалістю 16 год., а 50% автобусів виконує перевезення пасажирів за принципом перерваного робочого дня, з часом перебування в наряді 8 год. В вихідні дні на міські маршрути виходить 50 – 60% рухомого складу, відносно пікових навантажень в робочі днів. За такого режиму роботи автобусів середній час перебування на маршруті становить 11 год. Навіть за більшої економії ресурсів і не суттєвого погіршення якості пасажирських перевезень цей показник може бути ще зменшений. В розрахунках бізнесу враховується нарядний час виходу, а не автобуса, оскільки вихід може бути забезпечений двома і більше автобусами, без врахування зменшення чисельності парку роботи в «міжпик» та вихідні дні. І от однією з задач організації транспортного процесу є забезпечення відповідності цим нерівномірностям пасажиропотоків провізних можливостей парку рухомого складу, тобто чисельність парку та час перебування його в наряді. За інших обставин будуть страждати або пасажирів, або перевізники. Таку ситуацію на міських пасажирських

перевезеннях маємо на сьогодні, оскільки в пасажирські транспортні системи заведені надмірні провізні можливості парку, які не суттєво покращують якість пасажирських перевезень в години «пик», але створюють проблеми з відтворювальними економічними процесами.

В результаті аналізу достовірності інформації про пробіги автобусів на міських маршрутах м. Рівне встановлено, що пробіг завищений орієнтовно на 44%. Необхідно зазначити, що це не означає, що тариф завищений на цю величину, оскільки при виконанні транспортного процесу є статті витрат, які не залежать від пробігу, а залежать від часу перебування автобусів на підприємстві. Але ці статті витрат є незначними. Завищений пробіг автобусів створює умови для завищення прибутку, який за розрахунками становить 63580 грн. Таким чином, з витратами на перевезення пасажирів в загальному ми визначилися, за існуючої маршрутної мережі та існуючої структури парку.

Інтерес представляє робота пасажирського автотранспорту в 80 - 90 роках минулого століття. Тотальний дефіцит ресурсів змушував транспортників найбільш раціонально організувати свою діяльність, забезпечуючи при цьому певну якість пасажирських послуг. Якими ж техніко-експлуатаційні показниками, на той час, характеризувалось робота пасажирського автотранспорту [1]. Швидкісний режим роботи автобусів за звичайною технологією становив 16 – 18 км/год., а за експресною технологією – 22 - 24 км/год. Середній час перебування автобуса в наряді, в різні періоди, становив 10 - 12 год. Тривалість робочої зміни водіїв становив 8 – 9 год. Організація та управління міськими пасажирськими перевезеннями виконувались центральною диспетчерською станцією (ЦДС), основною задачею якої було оптимальне забезпечення ефективності роботи рухомого складу і якості надання послуг.

Рівненські автоперевізники констатують, що обсяги перевезень за добу одним автобусом становлять 452 пасажирів. При зазначеному обсягові перевезень і середньодобовому пробігові в 250 км наповнюваність рухомого складу становить 9 пасажирів. Мабуть це визве посмішку в споживачів транспортних послуг. При цьому коефіцієнт динамічного використання пасажиромісткості рухомого складу становить 19,7%. Неefективна робота міського пасажирського транспорту оцінюється бізнесом в 80,3%. Навіть за часів планової економіки цей коефіцієнт унормовувався і становив 0,28, тобто в півтори рази вищий, ніж сьогодні взятий для розрахунків. А фактично за існуючої структури парку, певних організаційно-технологічних і управлінських заходах він повинен становити понад 0,4. Середня наповнюваність рухомого складу за певних умов експлуатації представлена в табл. 1.

Аналіз розрахунків представлений бізнесом показує, що пробіги автобусів завищені майже в півтора рази, а обсяги перевезення пасажирів занижені майже в два рази. А це в свою чергу означає, що тариф сформований бізнесом в 4,24 грн. не є об'єктивним. При приведенні в відповідність провізних можливостей парку рухомого складу попиту на

перевезення, з врахуванням нерівномірностей пасажиропотоків, тариф повинен лежати в діапазоні 2,11 – 2,79 грн. Визначення об'єктивного розміру тарифів на разовий проїзд в автобусах в м. Рівне проведено без врахування стану матеріальної основи транспортного процесу – маршрутної мережі і структури парку рухомого складу.

В табл. 1 представлені значення деяких техніко-експлуатаційних і фінансових показників роботи автобусів за розрахунками бізнесу (модель 1) і автотранспорту (модель 2, 3).

Особливу насторогу в розрахунках визиває середній термін експлуатації автобусів, що становить понад вісім років. Бізнес практично всі роки працював прибутково, забезпечуючи відтворювальні економічні процеси, формуючи амортизаційний фонд, що за останній рік за розрахунками бізнесу становив 28000 грн., що створювало умови для оновлення рухомого складу. Амортизаційні витрати розраховано виходячи із очікуваної економічної вигоди використання автобусів (5 років), середня залишкова вартість рухомого стану становить 5000 дол. США. При цьому можна припустити, що вартість автобуса при введенні його в експлуатацію становила понад 10 тис. дол. США. В сумі прибуток і амортизаційні відрахування становлять понад 91 тис. грн., або за нинішнім курсом 3,4 тис. дол. США. Норма віддачі капіталу становить 34%, що в три – чотири вища, ніж в розвинених країнах. Виникає питання в яких організаційно-правових формах, а також при якій концентрації капіталу можна ефективно вести бізнес з надання пасажирських послуг? Така логіка розвитку привела б до суттєвого зменшення витрат на технічне обслуговування і ремонт автобусів, а в розрахунках закладено 121154 грн., зменшення витрат на паливо на 5 %, зменшення витрат на експлуатаційні матеріали – на 20 %, і ще зачепило б зменшення інших статей витрат.

В розрахунках взагалі не враховується коефіцієнт технічної готовності парку рухомого складу, який напряму пов'язаний з терміном та інтенсивністю експлуатації автобусів. Суттю оновлення рухомого складу і виробничо-технічної бази автомобільних формувань є зменшення експлуатаційних витрат. В розрахунках при терміні експлуатації рухомого складу в понад вісім років надмірні експлуатаційні витрати становлять понад 60 тис. грн. на один автобус, з динамікою щорічного зростання (20 тис. грн. пальне і 40 тис. грн. додаткові витрати на технічне обслуговування і ремонт автобусів).

Необхідно зазначити, що рухомий склад є кінцевим продуктом автомобільної промисловості. І якщо експлуатаційники не оновлюють рухомий склад, то вони практично створюють проблеми автовиробникам автобусів та їх суміжникам, а також споживачам транспортних послуг.

Лише початковий аналіз формування тарифу на проїзд, показує великі резерви забезпечення всіх витрат на перевезення і прибутковість бізнесу за ціни в три гривні. Чому бізнес вимагає підняти проїзд до чотирьох гривень? Відповідь можна знайти в оцінці функціонування ринку міських пасажирських транспортних послуг. В першу чергу це тінізація

ринку. Бізнес не хоче працювати по чесному. Приклад це вище представлений початок аналізу витрат формування тарифів на проїзд. В другу чергу, більш важливу, є неефективне функціонування ринку транспортних послуг. Перевізники на міському ринку пасажирських послуг представляють пропозицію, поряд з такими елементами як попит, кон'юнктура, ціна, конкуренція, рівновага. На сьогоднішній день відсутня теорія ринку пасажирських послуг і відповідно його правове забезпечення [8, 9].

Основою ефективності транспортного процесу є раціональна маршрутна мережа. Маршрут повинен відповідати певним критеріям, а не будь-яким суб'єктивним рішенням. Будь-яка система будується за принципом системоутворюючих і допоміжних елементів та зв'язків. На сьогодні в місті маємо надмірну кількість маршрутів, та не оптимальних за певними критеріями. Що стосується критеріїв, яким повинен відповідати кожний маршрут міського пасажирського транспорту, а також в цілому маршрутна мережа, то вони сформульовані в науковій і навчальній літературі. Як і в минулому, так і теперішній час ці критерії в більшості не виконуються, є в полі відповідальності влади і бізнесу, а надмірні витрати, пов'язані з цією невідповідністю, перекладаються на пасажирів. Також необхідно зазначити, що на сьогоднішній день відсутні практичні рекомендації з побудови раціональних маршрутів і маршрутних мереж міського пасажирського транспорту. Наука повинна відійти від тих стереотипів, які закладалися в попередні роки, а розробити нові методи, моделі і алгоритми для формування маршрутних мереж, з врахуванням вимог часу. Паралельно з вирішення цього питання, повинна бути дана відповідь на питання необхідної кількості маршрутів в місті.

Тепер на цю нераціональну маршрутну мережу ставимо неоптимальну структуру парку за пасажиромісткістю. Є відповідні рекомендації науково-дослідного інституту щодо варіантів систем міського пасажирського транспорту [10]. При формуванні міських пасажирських транспортних систем переважно не враховують цих рекомендацій, зорієнтованих на ресурсозбереження, екологічність, підвищення ефективності та якості пасажирських перевезень. За матеріальною основою транспортного процесу (маршрути і рухомий склад) йдуть: технологія, організація та управління транспортним процесом. Наступним елементом транспортного процесу є організація перевезень. Цей етап транспортного процесу виконується в значній мірі в період розробки розкладів руху. Розклад руху автобусів є інтегральним і дуже відповідальним документом. В ньому закладаються економічні, екологічні, безпекові і якісні показники пасажирських перевезень.

І останній елемент, який повинен бути присутнім в будь-якому виробничому процесі - це управління процесом. Міські пасажирські перевезення виконуються за повної відсутності оперативного управління і обліку фактично виконаних рейсів. На сьогодні навіть не йде розмова про коефіцієнти регулярності і графічності, а це відповідальність надавачів послуг перед її споживачами і владою за надання якісних послуг.

Експлуатація автомобільного транспорту є надто

складною виробничою діяльністю. Навіть за часів планової економіки ця спеціальність була гостро дефіцитною. Ринкові перетворення поставили ще багато нових проблем [8]. На сьогодні автомобільний транспорт функціонує в площині дрібного бізнесу, і за деякими сегментами йому важко маневрувати ресурсами і виконувати всі вимоги, що пред'являються при його діяльності. Тому концентрація капіталу, в будь яких формах, є на порядку денному [11]. Бізнес ігнорує значну частину «Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів», написаних кров'ю всіх учасників дорожнього руху.

Наскільки раціонально експлуатується рухомий склад залежить не тільки економічні показники його роботи, а технічний стан, екологічність, соціальні стандарти, показники якості транспортних послуг, вплив на автомобільну промисловість, енергетичну залежність держави і навіть на курс національної валюти. Ми сьогодні використовуємо переважно нафтопродукти імпортного походження, за які необхідно платити вільно конвертованою валютою. Нинішня ситуація на міському пасажирському транспорті не витримує жодної критики з точки негативного впливу на довкілля. Загальний економічний ефект від раціоналізації всіх сторін функціонування міського пасажирського транспорту може становити до 40% місткості ринку, або в грошах – понад 60 млн. грн. в рік лише в м. Рівне.

Як бачимо, що резерви з соціалізації економіки, оновлення рухомого складу та підвищення ефективності роботи міського пасажирського транспорту є значні, навіть при вартості проїзду в три грн.

Тому задачею влади, бізнесу та науки вирішити цю проблему, вдосконалюючи існуючу транспортну систему, раціоналізуючи маршрутну мережу та вирішуючи сукупність проблем, пов'язаних з цим бізнесом. Але на перспективу, більш складним і відповідальним етапом для громади, бізнесу і влади є формування цивілізованого ринку міських пасажирських транспортних послуг, який вимагає нових теорій, моделей і алгоритмів, забезпечення низкою проектів, вдосконаленням правового поля [11].

ВИСНОВКИ. Тариф для проїзду в міських автобусах, сформований на недостовірних техніко-експлуатаційних показниках. Аналіз розрахунків представлених бізнесом показує, що пробіги автобусів завищені майже в півтора рази, а обсяги перевезення пасажирів занижені майже в два рази. Значні резерви в підвищенні економічної ефективності пасажирський автотранспорт може також досягти за рахунок оптимізації структури парку і раціоналізації маршрутної мережі.

В теорії і практиці недостатньо приділяється увага питанню технологій, організації та управління транспортним процесом, і може бути окремими темами досліджень.

Також на сьогоднішній день відсутні практичні рекомендації з побудови раціональної маршрутної мережі міського пасажирського транспорту на но-

вих методах, моделях і алгоритмах з врахуванням вимог часу.

Загальний економічний ефект від раціоналізації всіх сторін функціонування міського пасажирського транспорту може становити до 40% місткості ринку.

Основними ж проблемами функціонування ринку пасажирських послуг є незавершеність реформ.

ЛІТЕРАТУРА.

1. Сkochук М., Ярош С. Транспортний план Волинської області. Звіт по пілотному проекту. Проект Європейського Союзу EurorAid /114674/C/SV/VA «Сприяння регіональному розвитку в Україні». Волинська обласна державна адміністрація. Відділення «Київський центр Інституту досліджень Схід – Захід». - 2006. – 82с.

2. «Комплексна програма енергозбереження Волинської області на 1998-2010 роки», Волинська ОДА, ЛДТУ. Луцьк, 1998. – 78 с.

3. Петровська С.І. Доцільність підвищення економічної ефективності пасажирських перевезень. Вісник НТУ, 2015. – № 26. – ч. 1. – С. 470–474.

4. До питання державного регулювання цін – втручання держави в механізм саморегулювання ринку чи об'єктивна необхідність. Амеліна Н.К., Ємельянцева Д.І., Вісник НТУ, 2015. – № 33.– С. 3–8.

5. Удосконалення міської транспортної системи / М.М. Мороз, С.С. Король, А.Ю. Плічко // Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського. – Кременчук: КрНУ. – 2016. – Вип. 6(101). Част.1. – С. 71–75.

6. Легкий С.А. Формування цінової стратегії на пасажирських автотранспортних підприємствах // Економіка транспортно-логістичного комплексу: збірник наукових праць. – Х.: ХНАДУ, 2014. – Вип. 23. – С. 124–134.

7. Чухно А. Інституціоналізм: теорія, методологія, значення // Економіка України, 2008. – № 6. – С. 4–13.

8. Сkochук М.П. Автомобільний транспорт у процесі ринкових перетворень: теоретико-методологічні та правові аспекти // Економіст. – К.: Пошук-Інвест, 2014. – № 3.– С. 11–13.

9. Філюк Г. Сучасні тенденції та проблеми регулювання діяльності суб'єктів природних монополій в Україні // Економіка України. – 2004. – № 7. – С. 31–40.

10. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія / ДержавтотрансНДІпроект; За заг. ред. А.М. Редзюка. – К., 2005. – 400 с.

11. Сkochук М.П. Стратегія розвитку автотранспортної фірми: проблеми понятійного апарату і формування загальних підходів // Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. Науковий журнал. – Луцьк: Луцький НТУ, 2016. – №2 (6). – С. 147–151.

AND OBJECTIVITY OF FORMATION OF TARIFFS

M. Skochuk, V. Glinchuk, A. Ryzhyi, R. Ignatyuk

National University of Water Management and Nature Resources Use
vul. Soborna, 11, Rivne, 33000, Ukraine. E-mail: Ignatyuk_r_m@ukr.net

Purpose. The purpose of the study is to determine the size of transportation tariffs that would ensure reproductive economic processes in the urban passenger transport system. In the process of achieving the goal, the following tasks were solved: regulatory documents on tariff formation for passenger transportation were studied; the reliability of the information on technical and operational indicators of the work of buses is established; the size of tariffs for passenger transportation in the city of Rivne is determined, the complexity of rational operation of rolling stock is analyzed. **Methodology.** The system approach provides an opportunity to evaluate in a complex the functioning of the market of urban passenger transport services as an object of study, as well as its individual aspects, the subject of study. In the process of research, the methods of analysis and modeling are used. As a result of the calculations, they received the optimal offer (transport facilities of the park) for certain technical and operational and financial and economic indicators. **Results.** Rate fare for city buses, formed on false technical and operational indicators. Analysis of the calculations presented by business shows that the runs of buses are inflated by almost a half times, and the volume of passenger transportation is underestimated almost twice. Significant reserves for improving the economic efficiency of passenger transport can also be achieved by optimizing the structure of the park and streamlining the route network. **Originality.** The research is oriented on the innovative-investment model of urban passenger transport development: increasing the efficiency of investment resources, resource conservation, environmental friendliness, and improving the quality of passenger transport. **Practical value.** Analysis of the calculations presented by the business shows large reserves in improving the efficiency of urban passenger transport at the expense of: organizational and technological, management and market factors, improving the route network and the structure of the park, as well as improving the legislative field in the area of ensuring the technical readiness of the fleet of rolling stock and the efficient functioning of the market city passenger transportation.

Key words: tariff, mileage, filling, bus, route, market, transport.

REFERENCES

1. Comito, V., Skochuk, M., Yarosh, S., (2006), "Transport plan of Volyn region. Pilot project report. European Union Project EuropeAid / 114674 / C / SV / VA "Promoting Regional Development in Ukraine"". *Volyn Regional State Administration. Department "Kiev Center of the East-West Research Institute"*. 82 p.
2. "Complex program of energy saving of Volyn region for 1998-2010", *Volyn Regional State Administration, Lutsk National Technical University, Lutsk*.
3. Petrovskaya, S.I., (2015), "The expediency of increasing the economic efficiency of passenger transportation." *Bulletin of the NTU*, №26, Part 1, pp. 470-464.
4. Amelina, N.K., Yemelyantseva, D.I., (2015), "To the question of state regulation of prices - the state intervention in the mechanism of self-regulation of the market or objective necessity." *Vestnik NTU*, №33, pp. 3 - 8.
5. Moroz, M.N., Korol, S.S., Plichko, A.Y., (2016) "Improvement of the urban transport system" *The Bulletin of the Kremenchug Mykhaylo Ostrogradsky National University*, № 6 (101), Part.1, pp. 71-75.
6. Lehkiy, S.A., (2014), "Formation of a pricing strategy at passenger motor transport enterprises" *Economy of the transport complex: a collection of scientific works*, № 23. – pp, 124 - 134.
7. Chukhno, A., (2008) "Institutionalism: Theory, Methodology, Values" *Economy of Ukraine*, № 6, pp. 4 - 13.
8. Skochuk, M.P., (2014) "Road transport in the process of market transformation: theoretical and methodological and legal aspects" *Economist. Kiev, Pochuk-Invest*, № 3, pp. 11-13.
9. Filyuk, G. (2004) "Modern Trends and Problems of Regulating the Activities of Natural Monopolies in Ukraine" *Economy of Ukraine*, № 7, pp. 31 – 40.
10. Redzyuka, A.M., (2005) "Avtomobil'nyy transport Ukrayiny: stan, problemy, perspektyvy rozvytku" [Automobile transport of Ukraine: state, problems, prospects of development], Monograph, State Automobile Research Institute, Kiev, 400 p.
11. Skochuk, M.P., (2016), "Strategy of the development of the motor transport company: problems of the conceptual apparatus and the formation of common approaches" *Modern technologies in machine building and transport. Scientific journal*, № 2 (6). - pp. 147 - 151.

Стаття надійшла 01.06.2017.