

Надруковано: Плікус, І. Й. Проблеми формування тарифів на пасажирські автотранспортні перевезення [Текст] / І. Й. Плікус, Ю. Б. Слободяник // *Матеріали Другої всеукраїнської науково-практичної конференції "Україна наукова 2002"*. – Том 6. Економіка. – Дніпропетровськ : Наука і освіта, 2002. – С. 38-40.

Секція: Економічні науки

**К.е.н. Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б.**

*Українська академія банківської справи*

## **ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ НА ПАСАЖИРСЬКІ АВТОТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

Автомобільний транспорт – важлива складова частина виробничої інфраструктури України, він займає провідне місце не тільки в економіці, але й в соціальній сфері. Його стале та ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації економіки держави.

Головне завдання автомобільного транспорту – забезпечити платоспроможний попит на перевезення при безбитковому функціонуванні в умовах фінансової кризи. Соціальна функція пасажирського транспорту загального користування – загальнодоступність його послуг для всього населення. Тому концепція державної політики в сфері автомобільних пасажирських перевезень передбачає збереження державного регулювання тарифів на автобусних маршрутах загального користування. Але державної фінансової підтримки потребують не тільки малоіміщії верстви населення, а й автотранспортні підприємства, які працюють за фіксованими тарифами.

Від рівня тарифів (тобто ціни автотранспортних перевезень) залежить фінансова стабільність транспортних організацій. Тарифи на маршрутах загального користування повинні забезпечувати перевізнику відшкодування обґрунтованих поточних витрат: оновлення рухомого складу (8-12% на рік), забезпечення рентабельності перевезень (15%). А встановлення жорстких тарифних обмежень позбавляє підприємства можливості займатися власною

політикою ціноутворення. До того ж фіксація тарифів негативно впливає на доходи автопідприємств.

Державне регулювання тарифів узгоджується з обов'язковою компенсацією втрат доходів підприємців від перевезень пільгових категорій громадян. Але починаючи з 1996 року в державному бюджеті України не передбачене фінансування витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів. Перевізники, виконуючи законодавчі акти, зобов'язані забезпечувати права на пільги громадян при використанні ними транспорту. Сьогодні правом безоплатного проїзду користуються майже 10 млн. громадян. На практиці весь тягар ліг на автотранспортні підприємства, тому галузь працює собі на збиток. Проблема полягає в тому, що держава відшкодовує збитки від безоплатного проїзду громадян автопідприємствам, замість того, щоб надавати адресну допомогу пільговим категоріям населення, як це робиться в розвинених країнах світу. Окрім цього фінансування збитків становить лише 15-20% від обрахованих. А це скорочує надходження фінансових коштів на рахунки автопідприємств, що призводить до зменшення обігових коштів і, як наслідок, до скрутного фінансового становища (заборгованості по виплаті заробітної плати працівникам, зовнішньої заборгованості за енергоносії, паливо, запчастини тощо).

Тому зберегти рентабельність галузі на сьогоднішній день можливо за таких умов: з боку держави – вирішити проблему фінансування втрати доходів від перевезення пільгових категорій громадян; з боку автотранспортних підприємств – знизити експлуатаційні витрати. Оптимізувати експлуатаційні витрати можливо за умов якісного задовільнення платоспроможного попиту на перевезення та підтримання належного стану технічних засобів. Але зниження експлуатаційних витрат не повинно приводити до погіршення якості обслуговування і стану основних засобів галузі. Вирішення цієї проблеми можливе за умов саме оптимізації (а не зниження як самоцілі) витрат за рахунок оптимізації усіх технологічних процесів та максимально ефективного використання матеріальних, трудових та фінансових ресурсів.