

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ
МИХАЙЛА ОСТРОГРАДСЬКОГО

НАУКОВА РОБОТА

на тему «**Оцінка обґрунтованості тарифної політики на послуги з перевезення пасажирів міськими автобусними маршрутами, які здійснюються у режимах маршрутного таксі (на прикладі одного з маршрутів)**»

Виконав студент 3 курсу спеціальності
«Фінанси і кредит»

Ткаченко Ярослав Іванович

Науковий керівник: старший викладач
кафедри фінансів і кредиту

Волошина Оксана **Василівна**

Кременчук, 2013

Зміст

Вступ	3
1. Теоретичні основи формування тарифів на пасажирські перевезення	5
2. Розрахунок собівартості послуг та планового рівня прибутковості на маршруті № 9 міста Кременчука	7
3. Розрахунок обсягу перевезень пасажирів на маршруті та оцінка обґрунтованості тарифу	11
Висновки	17
Список використаних літературних джерел	19

Вступ

Задля чіткого розуміння актуальності сучасних транспортних проблем Кременчука необхідно пам'ятати, що місто є центром майже 200-тисячної агломерації й потребує чіткої роботи міського транспорту згідно з потребами мешканців. Соціальний захист та забезпечення прав громадян є важливим завданням влади, бо в системі правовідносин суб'єктів господарювання, кінцевих споживачів та державних організацій останні виступають гарантом якості надання послуг споживачам, контролюючи діяльність приватних підприємств. Перед працівниками транспортної галузі нашого краю стоїть першочергове завдання пристосувати транспортну мережу міста до сучасних умов.

Організація міських пасажирських перевезень на сьогодні повністю покладена на місцеві органи влади. В кожному місті це питання вирішується по-різному. Міська транспортна політика в сфері пасажирського транспорту реалізується відповідно до Законів України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух», «Про державні соціальні стандарти й державні соціальні гарантії», «Стандартів роботи міського пасажирського транспорту і вимог до рухомого складу», нормативних актів органів місцевого самоврядування, чинного законодавства України, що регулює відносини в цій сфері. Метою міської політики в сфері міських пасажирських перевезень є гарантоване та ефективне задоволення потреб населення у безпечних та якісних послугах пасажирських перевезень [1].

Аналіз стану міських пасажирських перевезень в місті Кременчуці показав, що існує ряд проблем: нераціональне співвідношення між різними видами і типами рухомого складу, які обслуговують міські автобусні маршрути, відсутність динаміки нарощування кількості рухомого складу автотранспорту великої і середньої місткості, недостатнє оновлення рухомого складу електротранспорту; зниження безпеки та якості пасажирських перевезень, зростання дорожньо-транспортних пригод; не

ефективність механізму управління транспортними підприємствами (відсутність єдиної диспетчерської служби та Управління транспортним комплексом). Проте, з точки зору виконання соціальної функції, основною проблемою міської транспортної системи є недосконалість тарифної політики. Автоперевізники постійно наполягають на здорожчанні перевезень в той час, коли частка витрат домогосподарств на проїзд постійно зростає.

Тому основною **метою** даної роботи є визначення обґрунтованості тарифів на перевезення пасажирів міським транспортом, що діють в режимі маршрутних таксі на прикладі одного з маршрутів міста Кременчука.

Основні положення роботи базуються на нормативно-правових актах загальнодержавного та місцевого характеру.

Методологічну основу роботи формують: метод хронометражу, табличний, обліковий та візуальний методи, а також метод порівняння, співставлення та усереднення.

Тарифна політика є складовою частиною загальної економічної і соціальної політики держави, що встановила вільне ціноутворення в конкурентних секторах ринку. Державне і, відповідно, комунальне тарифне регулювання поширюється на вартість послуг, що мають важливе соціальне значення, або на послуги, що надаються підприємствами-монополістами. Соціальна функція пасажирського транспорту загального користування - загальнодоступність його послуг для всього населення, вимагає збереження державного регулювання тарифів на проїзд на соціально-значимих маршрутах.

1. Теоретичні основи формування тарифів на пасажирські перевезення

Тарифна політика в місті Кременчуці будується відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.96 N 1548 "Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)" На основі цього документу прийнято положення Про тарифи на послуги міського пасажирського транспорту міст Кременчука та Карлівки затвердженого Розпорядженням Полтавської обласної державної адміністрації від 20 липня 2005 року N 193

На маршрутах, що обслуговуються транспортом у режимах «експрес» і «маршрутне таксі» застосовується вільне ціноутворення.

Тарифи на перевезення пасажирів (за винятком соціально-значимих перевезень) мають забезпечувати перевізнику:

- компенсацію обґрунтованих поточних витрат;
- відновлення рухомого складу в розмірі 8 - 12 % на рік;
- забезпечення інвестиційної привабливості при рентабельності перевезень - 15 % [2].

Питомі витрати для кожного перевізника повинні базуватися на відповідних нормативах і враховувати наступні умови:

- експлуатація транспортних засобів здійснюється на рівні їхнього щоденного виходу на лінію з коефіцієнтом використання парку не менше 0,85;
- на маршрутах повинні використовуватися транспортні засоби, що мають місткість відповідну пасажиропотоку;
- питомі витрати за основними статтями не повинні перевищувати відповідні нормативи;
- не повинні враховувати витрати, не пов'язані з перевезеннями.

Тарифна політика міста повинна полягати в максимальному стримуванні тарифів на перевезення на соціально-значимих маршрутах і

впливі на ціноутворення по інших маршрутах на конкурсній основі. Економічні методи регулювання діяльності міського пасажирського транспорту повинні:

- забезпечити захист економічних інтересів споживачів послуг (пасажирів);
- забезпечити інвестиційну привабливість ринку міських пасажирських перевезень;
- забезпечити захист інтересів перевізників при здійсненні пільгових перевезень і роботі за регульованими тарифами;
- забезпечити інвестиційну привабливість ринку міських пасажирських перевезень;
- забезпечити захист інтересів перевізників при здійсненні пільгових перевезень і роботі за регульованими тарифами.

Тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у режимах експресного та маршрутного таксі, розраховуються за формулою

$$T = \frac{C_n + \Pi_n}{O_n} \quad (1)$$

де: T - тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у режимах експресного та маршрутного таксі;

C_n - планова собівартість Послуг на маршруті на рік, грн;

Π_n - плановий прибуток на маршруті на рік, грн;

O_n - запланований на рік обсяг перевезень пасажирів на маршруті, пас.; обґрунтовується Перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюється за результатами обстеження пасажиропотоків.

[2]

Отже, використання даної формули обумовлює етапи подальшого дослідження:

1 етап - необхідно оцінити рівень собівартості послуги перевезень;

2 етап – визначення планового прибутку;

3 етап - обстеження пасажиропотоку.

2. Розрахунок собівартості послуг та планового рівня прибутковості на маршруті № 9 міста Кременчука

Собівартість пасажирських перевезень є одним із найбільш ємних і інформативних показників фінансової результативності роботи транспортного комплексу. Необхідно відмітити, що показник собівартості пасажирських перевезень одного пасажирів не враховує середньої дальності поїздки, хоча цей фактор дуже важливий при визначенні фактичних витрат на здійснення пасажирських перевезень. Середня дальність поїздки пасажирів на різних видах транспорту суттєво відрізняється, як правило на електротранспорті вона є завжди нижча ніж на автобусі. Показник собівартості перевезень одного пасажирів є одним із основних при розрахунках рентабельності, прибутковості (збитковості) роботи транспортного підприємства.

На рівень собівартості послуги суттєво впливає механізм організації її надання.

Загалом систему організації транспортного обслуговування у місті Кременчуці та її учасників можна представити наступним чином (рис. 1)

Основною особливістю представленої схеми взаємовідносин є те, що практично всі перевізники міста є приватними структурами, які не мають власного рухомого складу, а отримують його в оренду від власників – фізичних осіб підприємців. Ця особливість зумовлює своєрідний механізм формування витрат, пов'язаних з наданням послуг перевезень.

Аналіз фактичних витрат на перевезення пасажирів у міському транспорті, що діє в режимі маршрутного таксі будемо здійснювати на прикладі маршруту № 9.

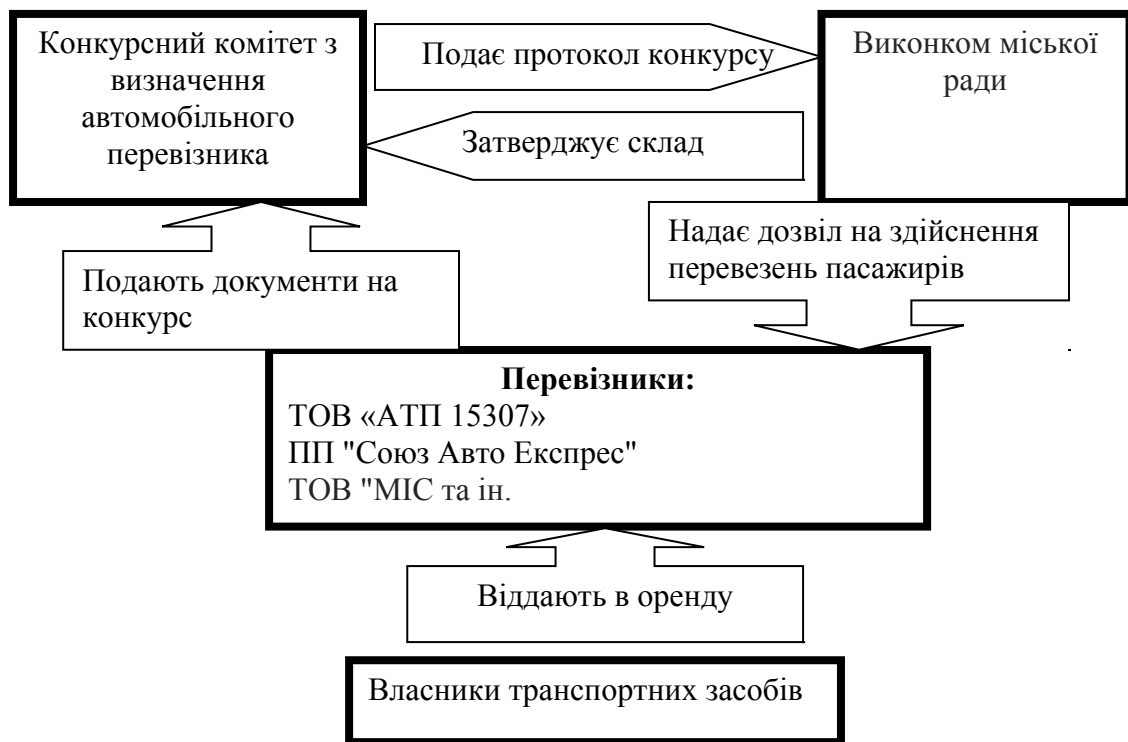


Рис. 1 Учасники системи міського транспортного обслуговування у місті Кременчуці*

* - розроблено автором

За даними реєстру міських автобусних маршрутів загального користування в м. Кременчуці маршрут № 9 має такі характеристики, як наведено у таблиці 1 [1].

Таблиця 1. – Витяг з реєстру міських автобусних маршрутів загального користування в м. Кременчуці

№ маршруту	Назва маршруту	Режими руху автобусів та кількість	Опис руху автобусів на маршруті
9	пров. Раскової - вул. Котлова	Звичайний 2 автобуса кл. І Маршрутне таксі 12 автобусів кл. А	пров. Раскової - вул. Пролетарська - вул. Івана Приходька - вул. Дзержинського - вул. Кіровоградська - вул. Котлова В зворотному напрямку без змін.

Даний маршрут знаходиться в обслуговуванні ТОВ «АТП 15307».

Функціональний механізм діяльності даного транспортного підприємства можна описати наступною схемою (рис. 2)

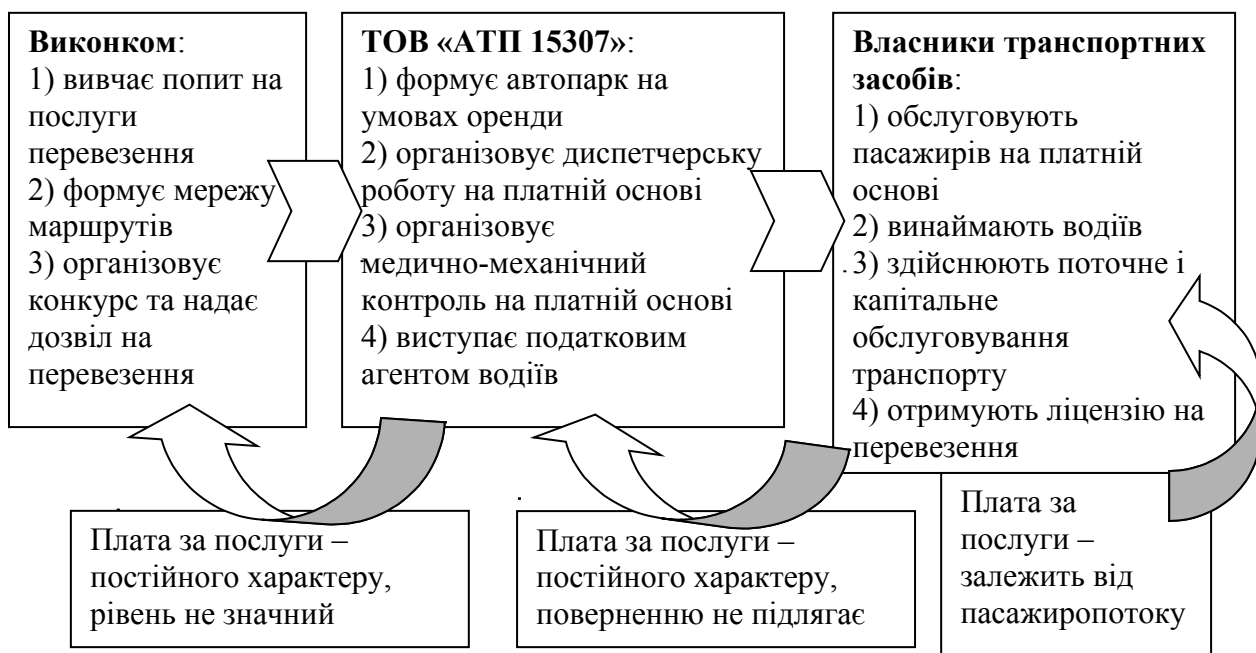


Рис. 2 Розподіл функцій та платежів між учасниками системи транспортного обслуговування на ТОВ «АТП 15307»*

* - розроблено автором

Грошову оцінку витрат, пов'язаних з організацією перевезення пасажирів будемо здійснювати в розрізі кожного окремого автобусу і результати розрахунків представимо у таблиці 2

Як бачимо з таблиці, найбільшу частку витрат складає паливо. Це є об'єктивним явищем, оскільки ціни на паливо у нас досить високі, а скоротити споживання палива в умовах міського перевезення та ще й з низькою якістю дорожнього покриття не можливо. Треба зазначити, що достатньо суттєву частку у загальних витрат складають платежі від власників транспортних засобів ТОВ «АТП 15307» за оформлення маршрутних листів. При цьому всі витрати з обслуговування транспортних засобів і доведення їх до стану можливого в експлуатації залишаються на плечах самих власників. У розрахунках використовувалися мінімальні з нормативних тарифів. Наприклад, якщо за законодавством дозволено на відновлення рухомого

Таблиця 2 – Розрахунок собівартості послуг перевезення на маршруті № 9 пров. Раскової – вул. Котлова (на 1 міський автобус в режимі маршрутного таксі)

№ з/п	Стаття витрат	Рівень витрат, грн	Частка, %
1	Оплата маршрутного листа (150 грн. на день)	54750	20,64
2	Оплата медичного та механічного контролю (180 грн. з одного водія. На одному автобусі 2 водія)	4320	1,63
3	Послуги диспетчера (10 грн. на день)	3650	1,38
4	Платежі податкового характеру за використання найманої праці водіїв (52 грн на день)	18980	7,16
5	Паливо (з розрахунку 12 л./100 км., протяжність маршруту 10 км., за 1 день 20 рейсів)	83220	31,37
6	Заробітна плата водія (мінімум 100 грн. на день)	73000	27,52
7	Відновлення рухомого складу в розмірі 8% на рік (Вартість 1 автобуса біля 165 тис.грн)	13200	4,98
8	Вартість ліцензії	340	0,13
9	Єдиний податок та інші платежі податкового характеру	7800	2,94
10	Страховання автотранспорту	6000	2,26
	Разом:	265260	100

складу включати до собівартості від 8 до 12% від вартості авто, то в таблиці використаний менший з параметрів.

Таким чином, мінімальна сума витрат, що несеться власниками транспортних засобів для здійснення пасажирських перевезень складає майже 265,3 тис. грн. на рік на 1 автобус. Тут з урахуванням стовідсоткової завантаженості транспорту.

Згідно чинного законодавства плановий рівень рентабельності перевезень повинен складати 15 % [2]. Однак не зазначено від чого. Якщо розглядати цей норматив як рентабельність інвестицій, то 15% від вартості одного автобуса складатиме:

$$Пп=165 \text{ тис.грн} * 0,15 = 24750 \text{ грн.}$$

В такому випадку період окупності інвестицій складатиме 6,7 роки, що в умовах високої мінливості, а значить і ризиковості української економіки є

надто довго. На практиці приймаються до розгляду інвестиційні проекти зі строком окупності 3-4 роки.

Якщо розглядати цей норматив, як рентабельність послуг, то плановий прибуток складатиме:

$$Пп = 265,3 \text{ тис.грн} * 0,15 = 39795 \text{ грн.}$$

Відтак період окупності інвестицій скоротиться до 4,1 роки.

Однак, жоден з цих показників не прирівнюється до рівня грошового потоку, котрий отримує АТП. Будучи лише формальним організатором перевезень, вони отримують майже 55 тис.грн на рік лише з одного автобуса, а таких автобусів лише на маршруті № 9 - 12 одиниць. Крім вказаного маршруту на АТП обслуговується ще, як мінімум, 14 міських маршрутів та 1 міжміський, де вартість путівки складає 330 грн.

Не зважаючи на це, приймаємо рівень планового прибутку на нормативному рівні за другим варіантом обчислення, тобто 39795 грн.

Отже загальна сума грошового потоку, яку повинен заробити один автобус, що слідує 9 маршрутом складає 305,1 тис. грн. на рік.

3. Розрахунок обсягу перевезень пасажирів на маршруті та оцінка обґрунтованості тарифу

Згідно з Порядком організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, затвердженим Наказом Міністерства інфраструктури України від 15.07.2013 № 480, для визначення і обґрунтування тарифів на перевезення використовуються табличний, обліковий та візуальний методи обстеження пасажиропотоків [1].

Алгоритми обробки інформації про пасажиропотоки передбачають визначення пасажиропотоків на автобусних маршрутах за рейсами, за маршрутом у цілому, за годинами доби, а також у разі додаткової потреби моделювання вихідної інформації - із застосуванням засобів обчислювальної техніки.

Табличний метод застосовується для обстеження пасажиропотоків на найбільш завантажених маршрутах, де визначається кількість пасажирів, які на зупинках ввійшли до автобуса та вийшли з нього. Цей метод застосовується на міських та приміських автобусних маршрутах загального користування.

Обліковий метод визначення початкових та кінцевих пунктів поїздки пасажирів застосовується для оброблення відомостей про продані на кожен рейс квитки із систематизацією цієї інформації та з подальшим моделюванням пасажиропотоків. Цей метод застосовується на міжміських автобусних маршрутах загального користування. Оскільки інформація про кількість проданих квитків відсутня, то даний метод не використовуватиметься в дослідженні.

Візуальний метод обстеження пасажиропотоків проводиться шляхом візуального визначення рівня наповнюваності автобусів у години "пік" на визначених організатором пасажирських перевезень чи автомобільним перевізником найбільш завантажених зупинках маршруту та (або) у пунктах пересадок на інші маршрути.

Таким чином, для визначення пасажиропотоку на маршруті № 9 пров. Раскової – вул. Котлова, нами були використані табличний та візуальний методи, шляхом проведення хронометражу. Результати обстежень представлені в таблицях 3, 4, 5, 6 та 7.

Таблиця 3. – Маршрутна Таблиця

Маршрут № 9 Напрямок 1 (прямий) Час відправлення: 6 год. 30 хв.				Маршрут № 9 Напрямок 2 (зворотний) Час відправлення: 7 год. 20 хв.			
Найменування зупинки	Порядковий номер	Кількість пасажирів		Найменування зупинки	Порядковий номер	Кількість пасажирів	
		зайшло	вийшло			зайшло	вийшло
1	2	3	4	5	6	7	8
Пров Раскової	1	3		Калина	15	5	
Жовтий аероплан	2	1		Поворот	14	2	
Ринок	3	5		Гарматна	13	3	
Пошта	4	2	3	Кіровоградська	12	4	

Продовження таблиці 3

1	2	3	4	5	6	7	8
Банк	5			Трансформатор	11	2	1
Вокзал	6	3		Вул. Самойлова	10	2	1
Стадіон	7		2	Магазин Гоша	9	2	
КВБЗ	8		5	КВБЗ	8		7
Магазин Гоша	9			Стадіон	7	3	
Вул. Самойлова	10		2	Вокзал	6	3	
Трансформатор	11			Банк	5		
Кіровоградська	12		2	Пошта	4	1	
Гарматна	13			Ринок	3		12
Поворот	14			Жовтий аероплан	2		2
Калина	15			Пров Раскової	1		
Обліковець: Ткаченко Я.В. Час прибуття: 7 год. 10 хв.				Час прибуття: 7 год. 55 хв. Дата: 12 вересня 2013 року			

Таблиця 4. – Перелік зупинок та відстань між ними на автобусному маршруті № 9 пров. Раскової – вул. Котлова

№ зупинки	Найменування зупинки (прямий напрямок)	Відстань між зупинками*, метрів	№ зупинки	Найменування зупинки (зворотний напрямок)	Відстань між зупинками*, метрів
1	Пров Раскової	0	15	Калина	0
2	Жовтий аероплан	500	14	Поворот	850
3	Ринок	700	13	Гарматна	700
4	Пошта	2800	12	Кіровоградська	890
5	Банк	320	11	Трансформатор	560
6	Вокзал	530	10	Вул. Самойлова	700
7	Стадіон	354	9	Магазин Гоша	530
8	КВБЗ	340	8	КВБЗ	320
9	Магазин Гоша	320	7	Стадіон	340
10	Вул. Самойлова	530	6	Вокзал	354
11	Трансформатор	700	5	Банк	530
12	Кіровоградська	560	4	Пошта	320
13	Гарматна	890	3	Ринок	2800
14	Поворот	700	2	Жовтий аероплан	700
15	Калина	850	1	Пров Раскової	500
Загальна відстань у прямому напрямку		10094	Загальна відстань у зворотному напрямку		10094
Тм (час роботи на маршруті) - 8 год. 35 хв. N (кількість рухомого складу) - 12 од.					

Таблиця 5 - Характеристика рухомого складу на автобусному маршруті
№ 9 пров. Раскової – вул. Котлова

Кількість, од.	Марка	Номінальна місткість, пас.	Максимальна місткість, пас.	Вільна площа підлоги, кв. м	Місця для сидіння, од.
7	Богдан	18	23	1,8	15
5	Мерседес	18	18	2	18

Таблиця 6 - Добові показники маршруту (сумарно по рейсах)
(прямий напрямок)

№ з/п	Назви зупинок	Довжина перегону	Виїхало	Вийшло	Зайшло	Коефіцієнт*	Пасажи́рський обі́г зупинки	Пасажи́рський обі́г пере́гону
1	Пров Раскової	0	2	0	2	0,01	0	0
2	Жовтий аероплан	0,5	5	0	3	0,03	0	1
3	Ринок	0,7	153	0	148	0,85	15	15
4	Пошта	2,8	173	0	20	0,96	2	17
5	Банк	0,32	175	6	8	0,97	1	18
6	Вокзал	0,53	177	0	2	0,98	0	18
7	Стадіон	0,354	162	23	8	0,90	1	16
8	КВБЗ	0,34	123	45	6	0,68	1	12
9	Магазин Гоша	0,32	87	38	2	0,48	0	9
10	Вул. Самойлова	0,53	82	5	0	0,46	0	8
11	Трансформатор	0,7	66	16	0	0,37	0	7
12	Кіровоградська	0,56	8	58	0	0,04	0	1
13	Гарматна	0,89	7	1	0	0,04	0	1
14	Поворот	0,7	2	5	0	0,01	0	0
15	Калина	0,85	0	2	0	0,00	0	0
	Всього	10,094	1222	199	199	-	20	122
	Середнє значення	0,67	8,15	20	20	0,45	1,33	8,73
	Максимальне значення	2,8	18	10	11	0,98	15	18

Таблиця 7. – Добові показники маршруту (сумарно по рейсах)
(зворотний напрямок)

№ з/п	Назви зупинок	Довжина перегону	Виїхало	Вийшло	Зайшло	Коефіцієнт*	Пасажи́рський обі́г зупинки	Пасажи́рський обі́г пере́гону
1	Калина	0	1		1	0,01	0	0
2	Поворот	0,85	5		4	0,03	0	1

3	Гарматна	0,7	6		1	0,03	0	1
4	Кіровоградська	0,89	51		45	0,28	5	5
5	Трансформатор	0,56	61		10	0,34	1	6
6	Вул. Самойлова	0,7	79		18	0,44	2	8
7	Магазин Гоша	0,53	98	5	24	0,54	2	10
8	КВБЗ	0,32	98	7	7	0,54	1	10
9	Стадіон	0,34	104	3	9	0,58	1	10
10	Вокзал	0,354	104			0,58	0	10
11	Банк	0,53	102	7	5	0,57	1	10
12	Пошта	0,32	112	5	15	0,62	2	11
13	Ринок	2,8	5	107		0,03	0	1
14	Жовтий аероплан	0,7	2	3		0,01	0	0
15	Пров Раскової	0,5	0	2		0,00	0	0
	Всього	10,094	828	139	139-		14	83
	Середнє значення	0,67	5,52	14	14	0,31	0,93	5,91
	Максимальнє значення	2,8	18	10	11	0,98	15	18

* - Коефіцієнт використання пасажиромісткості

За даними обстеження (таблиці 6 та 7) бачимо, що за 1 день одним транспортним засобом за всі рейси перевозиться 199 осіб прямим напрямком та 139 зворотнім. Загальний пасажиропотік, що забезпечує надходження коштів складає 338 осіб на день. Відповідно, за умови стовідсоткового навантаження транспортного засобу, яка використовувалася у попередніх розрахунках, річний пасажиропотік складає 123370 осіб.

Таким чином, використовуючи формулу 1 розрахуємо мінімальну вартість проїзду пасажирів за маршрутом № 9 пров. Раскової – вул. Котлова:

$$T = (265,3 \text{ тис} + 39,8 \text{ тис}) / 123370 = 2,47 \text{ грн.}$$

Фактична вартість проїзду на даному маршруті складає 2,5 грн.

Отже, вартість проїзду на 9 маршруті можна було б вважати обґрунтованою, однак спостерігаються певні перекоси. Власнику автотранспортного засобу закладається нормативними актами лише 13,2 тис.грн. на відновлення, тоді як 55 тис. грн. вноситься як плата за маршрутні листи. Обґрунтованих витрат, які б покращували якість пасажирського

перевезення зі сторони АТП 15307 не виявлено, а грошові потоки на їх рахунки більші ніж до власників транспортних засобів. Тому вважаємо, що основним резервом скорочення вартості проїзду є саме скорочення вартості маршрутних листів. При цьому контроль за кількістю маршрутних таксі на маршруті здійснює диспетчер, робота якого оплачується окремою статтею. Контроль за дотриманням трудової дисципліни також не втрачається, бо послуги медика та механіка, котрі надають дозвіл на виїзд також сплачуються окремою статтею.

Розрахунок тарифу з урахуванням резерву складає:

$$Tr = (265,3 - 55 + 39,8) / 123370 = 2,02$$

Таким чином, дослідження дало змогу виявити резерви скорочення вартості проїзду до 2 грн.

Також необхідно зазначити, що в галузі пасажирського перевезення з метою підвищення контролю за кількістю перевезених пасажирів діє система планів. Водію доводиться план, на одну зміну і фактично він значно вищий від задекларованих нормативних показників. На маршруті № 9 для досягнення нормативного прибутку на рівні 39,8 тис.грн план повинен складати 109 грн на день, а фактично він складає 350 грн., тобто в 3,2 рази вище. Така система планування підштовхує водіїв до порушень: провіз стоячих пасажирів, порушення графіку проїзду, перевищення допустимої швидкості, надання послуг перевезення в позанормативний час за підвищеними тарифами.

Висновки

В організації транспортної системи міста Кременчука, як і більшості міст України є суттєві проблеми. Їх вирішення здійснюється поступово. Водночас варто взяти до уваги й міжнародний досвід вирішення проблем

пасажирського транспорту. Аналізуючи спільні риси розвитку пасажирського транспорту у Європі, можна визначити наступні кроки:

- переймання сучасних методів регулювання дорожнього руху, аби підвищити його ефективність;
- визначення окремих міських магістралей для окремих видів руху, відновлюючи їх відповідно до загальноприйнятих європейських стандартів;
- планування зручних маршрутів згідно з реальними потребами населення, забезпечуючи чіткий графік їхнього курсування містом;
- поповнення транспортного парку більш економічними та сучасними транспортними засобами українського виробництва, що забезпечить розвиток вітчизняного виробника;
- покращення системи технічного обслуговування та ремонту, підвищення швидкості та безпеки руху;
- розрахунок єдиного загального економічно-обґрунтованого тарифу на міські перевезення.

Також варто пам'ятати важливість розвитку мережі доріг. І саме тому в комплексну задачу відновлення Кременчуцької транспортної мережі має входити не тільки відродження парку комунального транспорту, підвищення кваліфікації працівників, але й якісний ремонт шляхів сполучення. Та великою вадюю на шляху до впровадження такої програми стає недостатнє фінансування, тому за цих умов кожен державний службовець мусить бути лобістом інтересів власної громади у відповідних органах, усвідомлюючи свою відповідальність перед нею.

Таким чином, проблема технічного обслуговування та розвиток рухомого складу полягає у створенні такої системи його утримання, яка б гарантувала постійну готовність, безпечність та працездатність пасажирського транспорту на весь термін його роботи. Цей складний процес має враховувати як соціальний, так і національний аспекти загального розвитку системи, задовольнивши найкращим чином транспортні потреби населення та розвиток вітчизняного виробника.

Що стосується тарифної політики на міському транспорті, то проведене дослідження дало змогу окреслити такі висновки:

1) не всі учасники транспортної системи несуть повноцінне функціональне навантаження. Перевізник, котрі виграють конкурс не мають власного автотранспорту не несуть витрат на його технічне обслуговування, але при цьому мають постійні грошові потоки, які не залежать від кількості перевезених пасажирів;

2) методика обчислення тарифу дозволяє включити до собівартості послуги дуже низький рівень витрат на відновлення технічного стану автотранспорту. За цих обставин термін окупності транспорту дуже довгий, в деяких випадках, з урахуванням якості дорожнього покриття, він переважає термін експлуатації автотранспорту;

3) підстав для підвищення тарифів на перевезення не виявлено, оскільки навіть при неповній завантаженості транспорту (середній коефіцієнт завантаженості за результатами обстеження 0,31 - 0,45) перевізники покривають всі нормативні показники собівартості та планової рентабельності;

4) виявлено резерви, що дають змогу скоротити вартість проїзду з 2,5 грн до 2 грн, тобто на 20%, що суттєво скоротить частку витрат на проїзд у бюджет домогосподарств;

5) діюча система доведення завищених планів до водіїв маршруту спонукає до значних порушень, які суттєво скорочують якість послуг перевезення пасажирів.

Вирішення цих проблем можливе при введенні єдиної диспетчерської служби комунальної форми господарювання.

Список використаних літературних джерел

1. Офіційний сайт Кременчуцької міської ради. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kremen.gov.ua/>

2. Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09>

3. Порядок організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1282-13>