

«Міністерство освіти і науки України  
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя  
(повне найменування вищого навчального закладу)

Факультет інженерії машин, споруд та технологій  
(назва факультету)

Автомобілів  
(повна назва кафедри)

## ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до кваліфікаційної роботи

бакалавра

(освітній рівень)

на тему:

**Обґрунтування вартості послуг міського пасажирського  
транспорту**

Виконав: студент 4 курсу, групи МН-41  
спеціальності 275 «Транспортні технології»  
(шифр і назва спеціальності)

Студент

(підпис)

Днись О.М.

(прізвище та ініціали)

Керівник

(підпис)

Кучвара І.М.

(прізвище та ініціали)

Нормоконтроль

(підпис)

Цьонь О.П.

(прізвище та ініціали)

Рецензент

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Зав. каф.

(підпис)

Ляшук О.Л.

(прізвище та ініціали)

м. Тернопіль – 2021

Факультет інженерії машин, споруд та технологій

Кафедра Автомобілів

Освітній рівень бакалавр

Напрямок підготовки \_\_\_\_\_

(шифр і назва)

Спеціальність 275.03 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)

(шифр і назва)

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Завідувач кафедри О.Л. Ляшук

«04» лютого 2021 р.

**ЗАВДАННЯ**  
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Днись Олександра Миколайовича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Обґрунтування вартості послуг міського пасажирського транспорту

керівник проекту (роботи) \_\_\_\_\_

Кучвара Іван Миколайович, к.т.н.

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по університету від «04» лютого 2021 року № 4/7-80

2. Термін подання студентом проекту (роботи) червень 2021 р.

3. Вихідні дані до проекту (роботи) \_\_\_\_\_

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)

Вступ. 1. Аналіз об'єкту дослідження; 2. Заходи із вдосконалення транспортного процесу;

3 Охорона праці і безпека в надзвичайних ситуаціях; Загальні висновки; Перелік посилань.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень, слайдів)

Слайди презентації до пояснювальної записки.



## ЗМІСТ

РЕФЕРАТ.....	5
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРИТИЧНІ ОСНОВИ МЕТОДИКИ РОЗРАХУНКУ ТАРИФІВ ТА СИСТЕМ ОБСЛУГОВУВАННЯ НА ГРОМАДСЬКМУ ТРАНСПОРТІ.....	7
1.1 Сучасний стан обслуговування на пасажирському транспорті.....	7
1.2 Характеристика маршрутної мережі громадського транспорту.....	8
1.3 Обстеження пасажиропотоків на громадському пасажирському транспорті.....	10
1.4 Формування собівартості за статтями витрат.....	13
РОЗДІЛ 2. ФОРМУВАННЯ ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ЗДІЙСНЕННЯ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ .....	18
2.1 Державне регулювання у сфері міського пасажирського автотранспорту.....	18
2.2 Аналіз собівартості маршрутних перевезень пасажирів.....	21
РОЗДІЛ 3 ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ.....	34
3.1 Безпека руху.....	34
3.2 Безпека дорожнього руху як фактор впливу на економічну безпеку держави.....	40
ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ.....	44
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.....	46

## РЕФЕРАТ

Метою написання кваліфікаційної роботи по даній темі являється реформація утворення тарифів на перевезення пасажирів засобами спільного користування, що утворює джерела повного покриття витрат і погоджує зацікавлення усіх сторін ходу перевезень. Відповідно до поставленої мети було поставлено та розв'язано наступні завдання:

- Розглянуто сучасний стан обслуговування міським пасажирським транспортом;
- проаналізовано параметри існуючої маршрутної мережі громадського транспорту;
- здійснено обстеження пасажиропотоків на громадському транспорті;
- сформовано собівартість перевезення за статтями витрат;
- описано принципи державного регулювання у сфері міського пасажирського автотранспорту;
- розраховано рекомендовану собівартість маршрутних перевезень пасажирів.

Об'єктом дослідження є процес утворення та зміни тарифів на перевезення пасажирів громадським транспортом.

Предметом дослідження є принципи та методи зміни тарифів на послуги пасажирського громадського транспорту.

## ВСТУП

Тарифна політика є багатогранною категорією, яка безпосередньо стосується відносин держави і кожного громадянина, держави і підприємств, різних підприємств між собою, з міждержавними і міжособистісними взаємозв'язками.

Міський громадський транспорт являється одним із найважливіших факторів розвитку економіки держави. Якби не була розвинена система громадського транспорту – важливої частки щоденного життя громадян – то не можливо було б забезпечити стабільний розвиток економіки в цілому. Якість міського громадського транспорту є вирішальним чинником, що впливає на ефективність транспортної ділянки, а розвиненість транспортної мережі сприяє економічному зростанню. Через це більшість розвинених держав виділяють колосальну фінансову допомогу на утримання та вдосконалення транспортної інфраструктури своєї держави. Це пов'язано із стабільним збільшенням потреб громадян та з необхідністю оновлення парку рухомого складу. Для того щоб збільшити прибутковість надання послуг громадським транспортом потрібно сформувати попит на надані послуги і, крім цього, забезпечувати роботу системи громадського пасажирського транспорту так, щоб вона відповідала вимогам громадян. [18]

# РОЗДІЛ 1. ТЕОРИТИЧНІ ОСНОВИ МЕТОДИКИ РОЗРАХУНКУ ТАРИФІВ ТА СИСТЕМ ОБСЛУГОВУВАННЯ НА ГРОМАДСЬКМУ ТРАНСПОРТІ

## 1.1 Сучасний стан обслуговування на пасажирському транспорті

Одним з показників сталого розвитку сучасного міста розвиток та стан його транспортної системи. Транспортна система міста повинна забезпечувати надійний, безпечний, зручний, швидкий та відносно недорогий спосіб пересування по території міста. Система показана одним або декількома видами міського транспорту, яка працює за маршрутною технологією.

Маршрутна технологія транспортного обслуговування пасажирів у містах передбачає рух маршрутних транспортних засобів за жорстко графіками руху та сталими маршрутами, при цьому пасажирообмін (посадка та висадка пасажирів) здійснюється на спеціально обладнаних зупинках, які розміщені вздовж траси маршруту.

За умови перевезення, які надаються, пасажирів бажано сплачувати менше, а перевізники за ті самі умови прагнуть отримати більше. Тому потрібно знайти середину, щоб з обох боків було вигідно.

Ключовими показниками якості перевезення є рівень комфорту поїздки, тривалість сполучення пасажирів та рівень безпечності наданих транспортних послуг.

А найголовнішою проблемою постає питання оплати послуг, яка відбувається в неконтрольованому режимі. Тому, в даній роботі я спробую обґрунтувати систему оплати послуг громадського пасажирського транспорту на прикладі м. Рівне.

Відмінність між тарифом та ціною наведена у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

## Порівняння визначення тарифу та ціни

Тариф	Ціна
офіційно встановлений розмір оплати, оподаткування будь чого	вартість товару чи послуги у грошовому виразі
таблиця із зазначенням ставок оплати	
пасажирський тариф – система цін, яка включає затверджені в установленому порядку розміри плати за перевезення пасажирів, багажу, а також правила їх обчислення та застосування	

**1.2 Характеристика маршрутної мережі громадського транспорту**

Об'єктом дослідження в даній роботі є маршрутна мережа м. Рівне та її пасажирські кореспонденції. В місті працює 13 тролейбусних маршрутів. На більшій частині маршрутів спостерігається суттєве переагруженість транспортних засобів у пікові години [13]. В таблиці 1.2 представлено склад рухомого парку Рівненського депо міського громадського пасажирського електротранспорту у кількісному і віковому вигляді.

Таблиця 1.2

## Терміни експлуатації тролейбусів в місті Рівне

Роки експлуатації	Кількість тролейбусів	Частка, %
Більше 10 років	72	83,7
до 10 років	14	16,3
Всього:	86	



Таблиця 1.3

## Список тролейбусних маршрутів в м. Рівне

Кінцевий пункт А	Кінцевий пункт Б	Примітки
1 Мототрек	Селище Ювілейне	Через пл. Перемоги – Рівненський завод високовольтної апаратури (РЗВА)
2 Боярка	Льонокомбінат	
3 Мототрек	Залізничний Вокзал	З 10 вересня 2015 маршрут – цілодобовий, вночі інтервал – 40 хвилин, курсує одна машина
4 Мототрек	Льонокомбінат	По буднях

4а Мототрек	Льонокомбінат	Через автовокзал
5 Мототрек	РЗВА	
7Боярка	Мікрорайон Північний	
8 Залізничний вокзал	Мікрорайон Північний	За вказівкою
9Мототрек	Мікрорайон північний	По буднях
9аМототрек	Мікрорайон північний	Через автовокзал по буднях
10 Мототрек	Селище Ювілейне	Через автовокзал, не заїжджає до РЗВА. У майбутньому маршрут планується продовження маршруту до Луцького кільця
11 Вулиця Енергетиків	Торгові центри	Через Мототрек, Автовокзал, Кооперативний коледж, майдан Незалежності, ринок
12 Мікрорайон північний	Луцьке кільце	

Середній вік тролейбусів 23,7 роки.

### 1.3 Обстеження пасажиропотоків на громадському пасажирському транспорті

Для визначення пасажиропотоків в транспортних системах здійснюють їх обстеження. Методи дослідження бувають різноманітними. Вони класифікуються по певних прикметах [14]. В залежності від протяжності періоду дослідження в часі є: систематичні, це такі, що проводяться щоденно протягом усього періоду руху співробітниками служби експлуатації; одноразовими, такі які проводяться протягом не довготривалого періоду часу який залежить від характеру поставленої задачі.

Результати, які були отримані в результаті дослідження повинні бути використані при формування вартості пасажирських перевезень. Для комплексного дослідження пасажиропотоку було обрано табличний спосіб, який відповідно до «Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом», який затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 15.07.2013 № 480, використовується при дослідженні пасажиропотоків на маршрутах з високим завантаженням, де фіксується кількість пасажирів, які зробили посадку або висадку на зупинках громадського транспорту. Такий метод використовується на міських та приміських автобусних маршрутах загального використання.

Таблиця 1.5

Графік обстеження пасажиропотоку на міському пасажирському транспорті в місті Рівному

№	№ та назва маршруту тролейбусу	Перевізник
1	Маршрут 1 Мототрек - сел. Ювілейне	КП «Рівнеелектроавтотранс»
2	Маршрут 2 Боярка Льонокомбінат	КП «Рівнеелектроавтотранс»
3	Маршрут 3 Мототрек - Зал. Вокзал	КП «Рівнеелектроавтотранс»
4	Маршрут 7 Боярка - м-н Північний	КП «Рівнеелектроавтотранс»
5	Маршрут 12 м-н Північний - Луцьке кільце	КП «Рівнеелектроавтотранс»

Обліковці проводили обстеження в прямому та зворотному напрямках курсування маршрутних засобів, починаючи з першого рейсу. Брало до уваги загальну кількість пасажирів на виході з транспорту. Після закінчення обстеження дані передаються на подальшу обробку та аналіз.

Для проведення аналізу пасажиропотоку на громадському транспорті м Рівне було розглянуто маршрут №2. Загальна кількість пасажирів за 7 днів складає 13092 осіб, з них – 8655 пільгових, відповідно 4437 платних.

Таблиця 1.6

Розрахункові дані по обсягам перевезень загальної чисельності пасажирів та пільговиків на основі даних комплексного обстеження по маршруту №2

Дата обстеження	Загальна кількість пасажирів	Кількість пільговиків	% пільговиків
13.11.2018	1874	1167	62,27
14.11.2018	1995	1231	61,70
15.11.2018	1910	1200	62,83
16.11.2018	1981	1162	58,66
19.11.2018	1236	761	61,57
20.11.2018	1598	980	61,33
21.11.2018	2498	1100	44,04
Всього	13092	7601	58,06

На рисунок наведено порівняння обсягів перевезень за даними обстеження загальної кількості пасажирів та пільговиків:

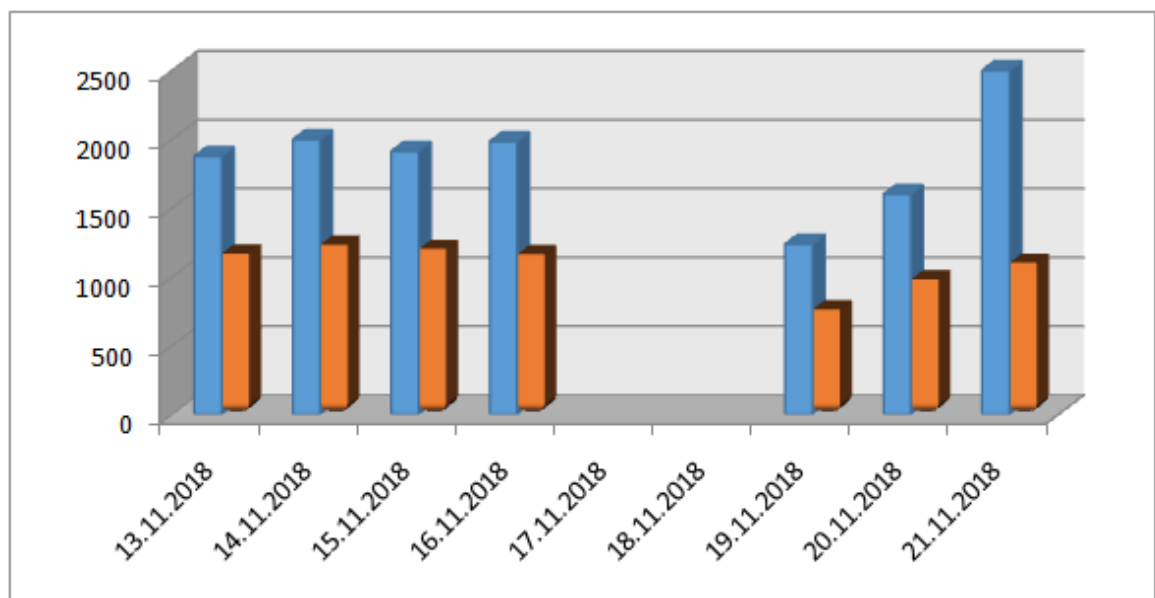


Рисунок 1.1 – порівняння обсягів перевезень за даними обстеження загальної кількості пасажирів та пільговиків.

Тариф на перевезення пасажирів складав 4 грн. Розрахуємо приблизну виручку протягом семи робочих днів на маршруті №2.

(Загальна кількість пасажирів – пільгові пасажири) \*тариф

$$(13092-7601)*4= 21964 \text{ грн}$$

В таблиці наведено середньоарифметичний пасажирообсяг за 7 робочих днів по кожному рейсу.

Таблиця 1.7

Табл. 1.7 Пасажирообсяг маршруту №2 за 7 робочих днів

№ рейсу	1	2	3	4	5	6	7	8
13.11.2018	221	307	347	239	220	200	218	122
14.11.2018	173	314	293	262	269	210	248	226
15.11.2018	223	288	287	289	234	199	286	104
16.11.2018	250	330	405	295	221	353	127	0
19.11.2018	123	141	190	209	165	179	150	79
20.11.2018	185	250	206	213	233	187	240	84
21.11.2018	163	967	228	275	265	190	197	213
Середнє значення	191	371	279	255	230	217	209	118

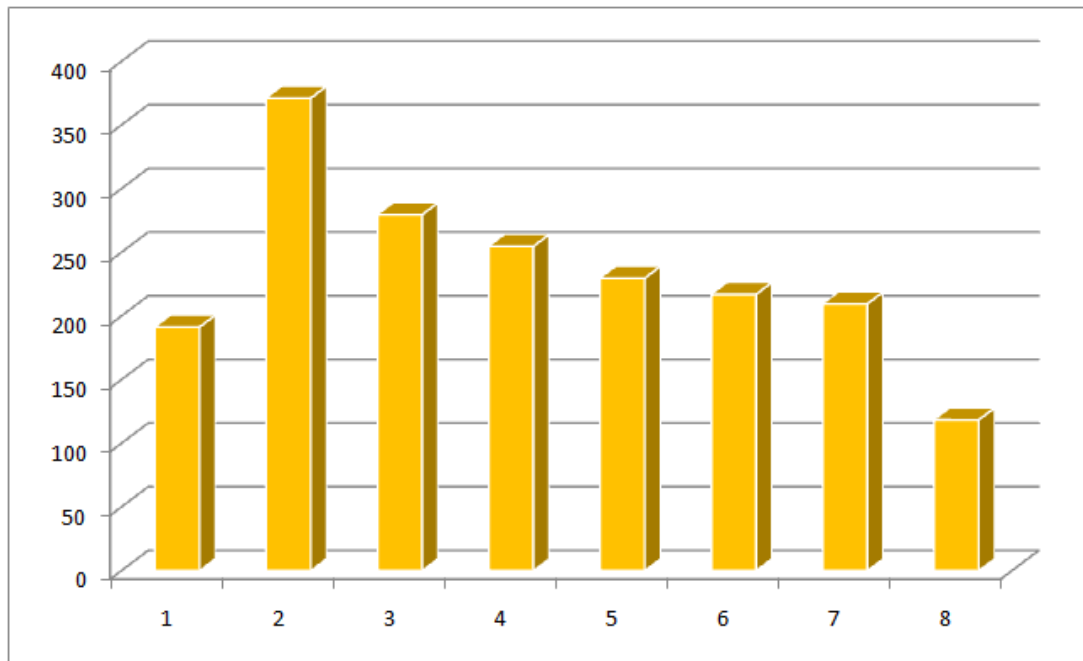


Рисунок 1.2 – Коливання пасажиропотоку на маршруті №2 протягом дня

Розрахуємо коефіцієнт який характеризує нерівномірність пасажиропотоку в часі:

$$K_H = Q_{max}/Q_{сер}$$

де:  $Q_{max}$  – максимальне значення часового пасажиропотоку (сумарний по напрямках), пас.

$$K_H = \frac{271}{234} = 1,59$$

#### 1.4 Формування собівартості за статтями витрат

Вартість автобусних перевезень визначається за моделями парку рухомого складу на 1 км пробігу по статтях витрат. Зарплата включає три частини:

- 1) зарплата водіїв і кондукторів;
- 2) зарплата робітників, які займаються ремонтом;

3) зарплата інженерно-технічних працівників, службовців, тощо.

Стаття витрат	Формула	Умовні позначення
Зарплата водіїв	$ЗП_{\text{водікм}} = \frac{ЗП_{\text{вод\грн}}(1+K_1+K_2+\dots+K_n)}{V_e}$ <p style="text-align: center;">Грн\км</p>	<p>ЗП<sub>водікм</sub> - годинна тарифна ставка водія, грн/год;</p> <p><i>K</i><sub>1</sub>, <i>K</i><sub>2</sub>, ..., <i>K</i> - коефіцієнти, які враховують мінімальні розміри доплат і надбавок до тарифних ставок водіїв у відносних величинах</p>

Заробітна плата ремонтних робітників*	$ЗП_{р.р.1км.} = \frac{ЗП_{р.р.}}{L_p}$	ЗП р.р.- річна заробітна плата ремонтних робітників, які забезпечують підтримування працездатного стану рухомого складу, грн. Lp - річний пробіг рухомого складу, км
Загальновиробничі витрати (Зп інших категорій)	$ЗП_{ік} = ЗП_{в} * У_{ік}$	Уік – частка ЗПік по відношенню до ЗПв за попередній період
Витрати на оплату праці	$ЗП_{1км} = ЗП_{в} + ЗП_{р.р.} + ЗП_{ік}$	
Відрахування на соціальні заходи	$B_{сз} = K_{сз} * ЗП_{1км}$	Kсз - ставка відрахувань на соціальні заходи у відносних величинах, яка визначається згідно з чинним законодавством
Паливо	$B_n = 0,01 * H_n * (1 + K_{\Sigma}) * K_n$ Грн\км	Hn - базова лінійна норма витрат палива для автобусів, л/100км(м <sup>3</sup> /100км); 0,01 Hn витрати палива на 1 км пробігу, л/км(м <sup>3</sup> /км); KΣ- сумарний коригуючий коефіцієнт до лінійної норми, яким враховуються конкретні умови експлуатації, %; Цn- ціна палива, грн/л (грн/м <sup>3</sup> ). Норми витрат палива, перелік коригуючих коефіцієнтів, їх величини наведені в [16].
Масильні матеріали**	$B_m = 0,01 * B_n (N_M * C_M + N_{mp} * C_{mp} + N_{nl} * L)$	Bn - загальні нормативні витрати палива на 1 км

		<p>пробігу запевних умов експлуатації, л/км.  <math>N_m, N_{mp}, N_c, N_{пл}</math>  - норми витрат відповідно моторних, трансмісійних, спеціальних олив (л/100л палива) та пластичних мастил (кг/100л палива);  <math>C_m, C_{mp}, C_c, C_{пл}</math>  - ціна відповідно моторних, трансмісійних, спеціальних олив (грн/л) та пластичних мастил (грн/кг). Норми витрат мастильних матеріалів надані в [16].</p>
<p>Технічне обслуговування і ремонт</p>	$B_{м, зч, км} = \frac{1}{L} * N_{що} * H_{що} + N_{То-1} * H_{то-1, м} + I$	<p>- кількість ЩО, ТО-1, ТО-2 за пробіг <math>L</math> Лавтобуса, од;  <math>N_{що}</math> - АД роб за пробіг <math>L</math> Лавтобуса;  <math>H_{що}, H_{То-1м}, H_{То-2м}</math>  - нормативи витрат матеріалів на однетехнічне обслуговування, грн.;  <math>H_{р.М}, H_{р.ЗЧ}</math>  - норми витрат на ремонт відповідно матеріалів і запасних частин, грн/1000 км</p>
<p>Автомобільні шини</p>	$B_w = \frac{C_w * K_w}{H_w * K_k}, \text{ грн } \cdot$	<p><math>C_w</math> - ціна автомобільної шини, грн.;  <math>K_w</math> - кількість шин, встановлених на автомобілі, од.;  <math>H_w</math> - норма експлуатаційного пробігу шин, км, визначена в [16].  <math>K_k</math> - коефіцієнт коригування, який враховує умови</p>



Амортизація транспорту	$B_a = \frac{Ц_a * N_a}{100 * L_p}$	експлуатації <i>Ц<sub>a</sub></i> - залишкова або первісна балансова вартість автобуса, грн.; <i>N<sub>a</sub></i> - річна норма амортизації, %; <i>L<sub>p</sub></i> - річний пробіг автобуса, км
------------------------	-------------------------------------	---

## **РОЗДІЛ 2. ФОРМУВАННЯ ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ЗДІЙСНЕННЯ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

### **2.1 Державне регулювання у сфері міського пасажирського автотранспорту**

Частиною заходів щодо підтримки розвитку транспортних підприємств є державна бюджетна підтримка стабільної роботи підприємств громадського автотранспорту. На теперішньому етапі вона здійснюється в наданні АТП субвенцій з державного бюджету на компенсування витрат на безоплатний проїзд пільгових категорій громадян.[8]

Аналіз методів фінансування громадського транспорту в розвинутих країнах дозволяє відокремити наступні методи, які використовуються:

- дотації за виконаний кілометр пробігу;
- дотації за виконання певного обсягу пасажирських перевезень;
- дотації у вигляді доплат, які визначаються розмірами охопленої території та густини населення;
- дотації розмір яких залежать від розміру отриманої виручки, або іншими словами доплата на один проданий квиток;
- дотації не залежить від теперішніх результатів роботи підприємства.

В сучасних умовах економічно розвинені держави майже повністю відмовилися від права безоплатного проїзду певним категоріям населення, через те, що така система являється не життєздатною а також такою, що не відповідає політиці соціального захисту громадян. Деякі держави використовуються систему скидок на вартість проїзду для окремих категорій громадян або надання пільг які рознесені в часових рамках. Для прикладу, в США діє знижка на вартість проїзду для людей похилого віку окрім певних

годин «ГНН» (годин найбільшої завантаженості, або час пік), це діє змогу більш рівномірно використовувати ресурси транспортної системи.

Щодо України, то на сьогоднішній день існує декілька методів до обчислення розмірів компенсації, але ні один не можна назвати ефективним. Від таких розрахунків несуть втрати і перевізники, і бюджет. [8]

1. Розмір дотацій обраховують за попередні роки в залежності від зробленої транспортної роботи. На наступний рік може змінюватися в залежності від запланованої роботи.

2. Вираховується сума дотацій на кожного мешканця населеного пункту протягом певного часу (року). Визначення повного розміру компенсації підприємствам пасажирського громадського транспорту відбувається у відповідності до числа пільгових категорій на території, яку обслуговує підприємство. [8]

3. Величина дотацій розподіляється відповідно до збитків, які одержали перевізники за попередній звітний період.

4. Величина дотацій визначається від кількості перевезених пасажирів, котрі заплатили за проїзд. Чим більше платних пасажирів – тим більший розмір дотації.

Багато різних підходів до визначення об'єму дотації, яку потрібно компенсувати з державного бюджету кожному окремому підприємству, можна пояснити обмеженістю фінансових ресурсів та їх дефіцитом. Оскільки ні один з цих методів не є підкріпленим законом і має за мету обґрунтувати неефективне використання бюджетних коштів.[8]

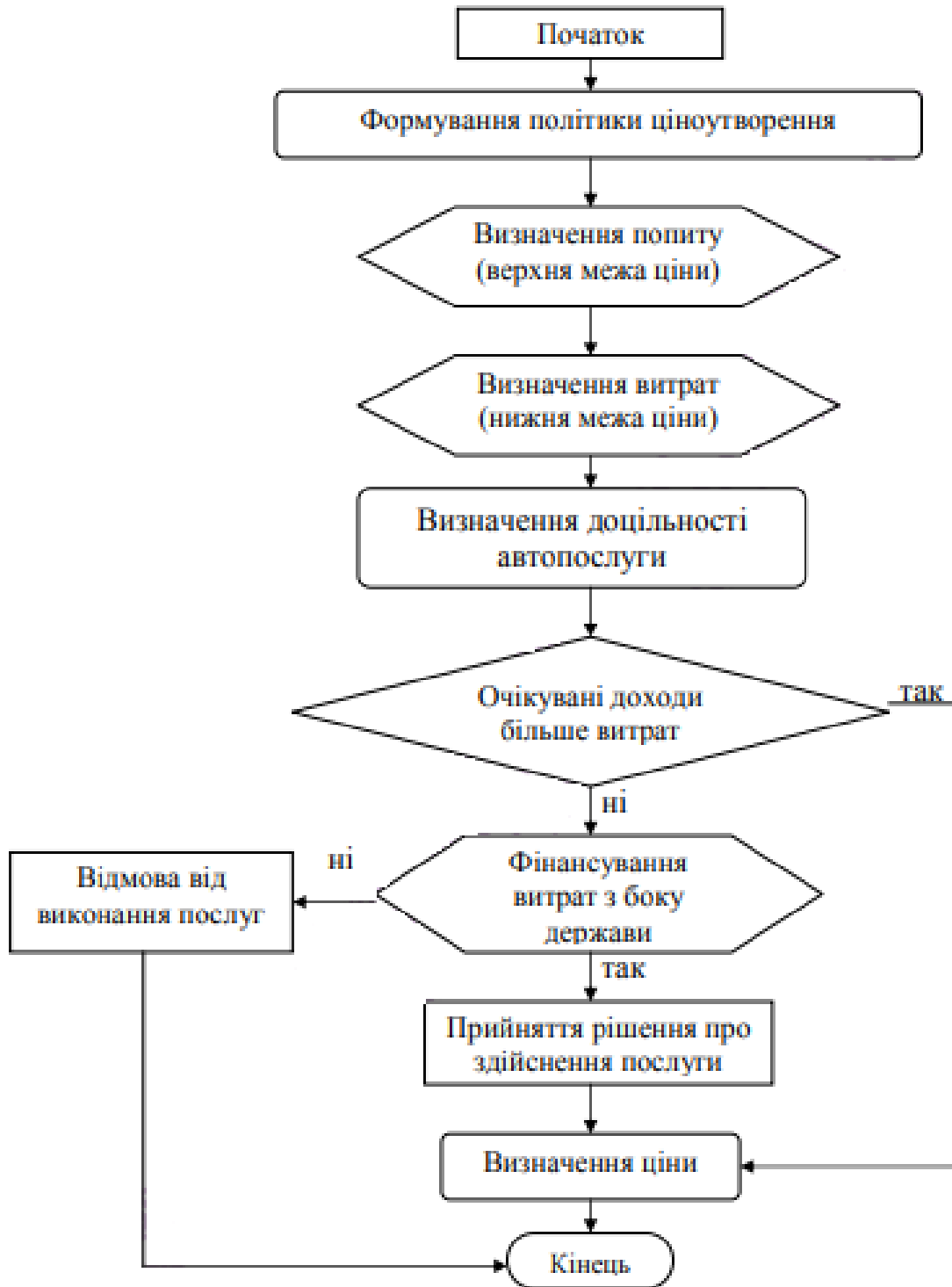


Рисунок 2.1 – Блок-схема механізму формування ціни на авто послуги

## 2.2 Аналіз собівартості маршрутних перевезень пасажирів

Таблиця 2.1

Внутрішні фактори які впливають на формування тарифів міського пасажирського транспорту

№	Опис фактора	Характеристика фактора	Заходи щодо поліпшення негативного впливу
1	Організаційна структура підприємства	невідповідність організаційної структури стратегії і цілям підприємства	– впровадження сучасних організаційних структур на підприємстві; – оптимізація наявних структур
2	Фінансова стійкість підприємства	автотранспортні підприємства характеризуються низьким рівнем фінансової стійкості	додаткове страхування від фінансових ризиків
3	Структура основних фондів підприємства	для транспортної галузі характерна значна зношеність основних фондів	– техніко-технологічне переоснащення підприємства за рахунок власних коштів та державного фінансування; – підвищення якості обслуговування та ремонту транспортних засобів
4	Рівень забезпечення підприємства кваліфікованими кадрами	низький рівень заробітної плати в галузі спричиняє дефіцит кваліфікованих кадрів	– перепідготовка працівників і просування їх по службі; – укладення контрактів підприємств із вищими, середніми спеціальними та професійно-технічними навчальними закладами;
5	Тарифна система	відсутність зонування та тарифу за відстанню – створення системи зонування та гнучкого тарифу для різних зон користування;	– створення тарифу, заснованого на часі поїздки

Таблиця 2.2

Зовнішні фактори які впливають на формування тарифів міського  
пасажирського транспорту

№	Опис фактора	Вплив	Заходи щодо зниження негативного впливу
1. Політичні Фактори	1) політична ситуація в країні та відносини з іншими державами, в тому числі участь у міжнародних організаціях; 2) геополітичні зміни; 3) створення конкурентного середовища	відсутність чіткої позиції щодо напрямку розвитку інфраструктури України на міжнародній арені; – анексія АР Крим та військові дії на території Донецької та Луганської областей – зміна напрямів та скорочення пасажирського потоку (в тому числі туристичного) внаслідок політичної ситуації країни	– розширення співробітництва з міжнародними транспортними компаніями; – впровадження європейських стандартів якості пасажирських перевезень; – розроблення стратегії розвитку інфраструктури країни із залученням міжнародної кооперації
2. Економічні фактори	1) рівень інфляції; 2) курси валют; 3) державне регулювання; 4) дотації на перевезення пільгових категорій населення; 5) умови кредитування та лізингу; 6) платоспроможний попит населення;	– високі ризики господарської діяльності; – несприятливий інвестиційний клімат; – відсутність компенсації за перевезення пільгових категорій населення; – низький платоспроможний попит не дає змоги встановлювати такий рівень тарифу, який буде повністю компенсувати витрати перевізників. Як наслідок, низька	– розроблення та вдосконалення наявних методичних положень щодо компенсування коштів для перевезення пільгових категорій населення; – для підвищення рентабельності перевезень стимулювати попит за допомогою введення системи

	<p>7) обсяг інвестицій;  8) корупція;  9) розміри національного доходу, що припадає на душу населення;  10) величина тарифу на перевезення</p>	<p>рентабельність перевезень та збитковість транспортних підприємств; – постійні зміни курсу валют впливають на збільшення вартості паливно-мастильних матеріалів, запасних частин тощо, що значно збільшує собівартість перевезень; – високий рівень корупції; – відсутність економічно обґрунтованої методики розрахунку розміру прибутку;</p>	<p>накопичення та електронної оплати послуг; – вдосконалення методичних положень щодо економічного обґрунтування розрахунку розміру прибутку</p>
3. Соціальні фактори	<p>1) рівень життя населення;  2) культура перевезення;  3) ступінь інформатизації населення</p>	<p>– вищезазначені фактори привели до зменшення фінансових можливостей населення; – низька культура перевезень впливає на якість наданих транспортних послуг</p>	<p>– проведення ефективної соціальної політики; – підвищення рівня соціальної захищеності населення;</p>
4. Технологічні фактори	<p>Модернізація та оновлення основних засобів автотранспортних підприємств</p>	<p>Через відсутність як власних, так і залучених коштів (через високі ставки кредитування) для транспортної галузі характерний низький рівень оновлення рухомого складу</p>	<p>– створити нові кредитні умови для автотранспортної галузі;  – спростити лізингові процедури</p>

Таблиця 2.3

## Основні типи тарифних систем, та їх недоліки і переваги

Основні типи	Тарифна система залежно від територіальних зон (наприклад, кільцеві зони; зони залежно від площі перевезення; сіткові зони)	Тарифна система залежно від відстані
Важливо враховувати	Для впровадження цієї системи виникає необхідність створення фіксованих кордонів зон перевезення пасажирів	
Переваги	1) прозорі та прості умови розрахунку для перевізників; 2) орієнтовані на пасажирів; 3) можливість створення необхідної кількості зон для перевезення пасажирів; 4) прості у супроводі для операторів та керівників під час контролю для автотранспортних підприємств	1) висока тарифна дохідність; 2) легкість у розрахунку для міських маршрутів; 3) прозорість у підрахунку та контролі кількості пасажирів
Недоліки	1) низька тарифна дохідність, а також залежність від підтипу тарифної системи; 2) ймовірний високий стрибок у тарифі залежно від кордонів зон; регулювання тарифів для «пом'якшення» приводить до небажаної складності; 3) складні у підрахунку та контролі кількості пасажирів	1) нерівномірність розподілення, оскільки тариф однаковий для проїзду однієї зупинки та цілого маршруту; 2) орієнтовані на перевізника

Собівартість, яка відображає по своєму фізичному змісту сумарну кількість витрат на одиницю продукції, що стосується маршрутних пасажирських перевезень оцінюється як кількість виробничих витрат, які припадають на одиницю обсягу (на одного пасажирів) чи на одиницю транспортної роботи (на один пасажиро-кілометр).



Усі витрати, які зв'язані з здійсненням перевізного процесу, можна передати у вигляді двох чільних груп. До першої відносяться витрати, пов'язані з переміщенням ТЗ; до другої – витрати, обчислювані за поточний час. Відповідно ці витрати зветься змінними  $C_{зм}$  з розмірністю гривня на кілометр обігу, і сталими  $C_{ст}$  з розмірністю гривня за одну годину.[14]

До змінних витрат, які мають місце внаслідок руху ТЗ, належать затрати на експлуатаційні матеріали, витрати на ремонт і технічне обслуговування, амортизаційні відрахування, витрати на шини та інші.

До постійних витрат, що не мають залежність від пробігу ТЗ, відносяться витрати на утримання будинків, господарські витрати, заробітна плата адміністративно-управлінського персоналу й умовно водіїв.[14]

Виходячи з визначень можна затверджувати, що для одного кілометра пробігу на маршруті витрати  $Z_{км}$  розраховуються:

$$Z_{км} = C_{зм} + \frac{1}{V_e} \cdot C_{ст}$$

Тоді величина витрат за рейс  $Z_p$  транспортного засобу на маршруті складе:

$$Z_p = (C_{зм} + \frac{C_{ст}}{V_e}) \cdot l_p$$

Якщо враховувати, що за оберт ТЗ виконує транспортну роботу

$W_p = q \cdot \gamma \cdot \beta \cdot l_p$  то витрати на виконання одного пасажиро-кілометра, що становлять його собівартість, складуть:

$$S_{пкм} = Z_p / W_p = (C_{зм} + \frac{C_{ст}}{V_e}) \cdot \frac{1}{q \cdot \gamma \cdot \beta}$$

Коли відома середня відстань маршрутної поїздки  $l_m$  собівартість перевезень одного пасажирів  $S_{\text{пас}}$  легко обчислити за рівнянням:

$$S_{\text{пас}} = S_{\text{пкм}} \cdot l_{\text{сер.м}} = \left( C_{\text{зм}} + \frac{C_{\text{ст}}}{V_e} \right) \cdot \frac{l_{\text{сер.м}}}{q \cdot \gamma \cdot \beta}$$

або, сформулювавши середню дальність маршрутної поїздки  $l_{\text{сер.м}}$  через коефіцієнт змінюваності пасажирів  $\eta$  і довжину маршруту  $l_m$ , можна обчислити за такою формулою:

$$S_{\text{пкм}} = \left( C_{\text{зм}} + \frac{C_{\text{ст}}}{V_e} \right) \cdot \left( \frac{l_m}{q \cdot \gamma \cdot \beta \cdot \eta} \right)$$

на маршрутах міського пасажирського транспорту параметри перевезень пасажирів дуже взаємозалежні. Зокрема, місткість і величина змінних витрат на один кілометр є співвідносними величинами. Переміна коефіцієнта заповнення салону дуже відчутна майже до всіх змін параметрів маршруту. Однак, допустивши брак взаємних впливів параметрів перевезень, можна якісно оцінити їхній вплив на собівартість перевезень (рис. 3.1., 3.2.). Очевидно, що собівартість перевезення одного пасажирів і пасажирокілометра пропорційна постійним і змінним витратам і обернено пропорційна кількості пасажирів, що знаходяться у салоні  $q\gamma$ . [14]

Важливий вплив на собівартість перевезень учиняють постійні та змінні витрати, величина яких не однакова для різноманітних підприємств і районів країни і залежить від марки рухомого складу.

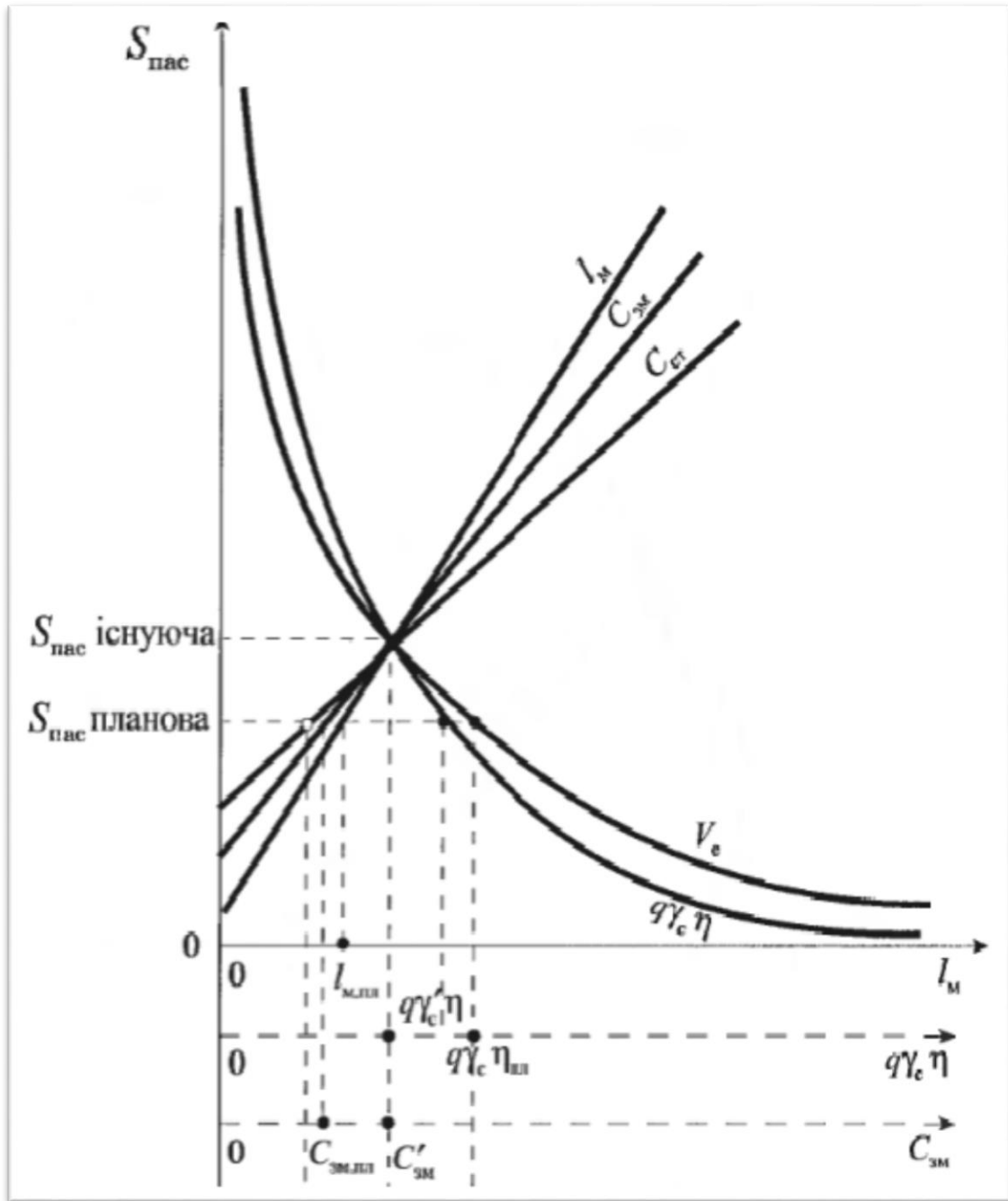


Рисунок 2.2 – Характеристичний графік зміння собівартості перевезень пасажирів

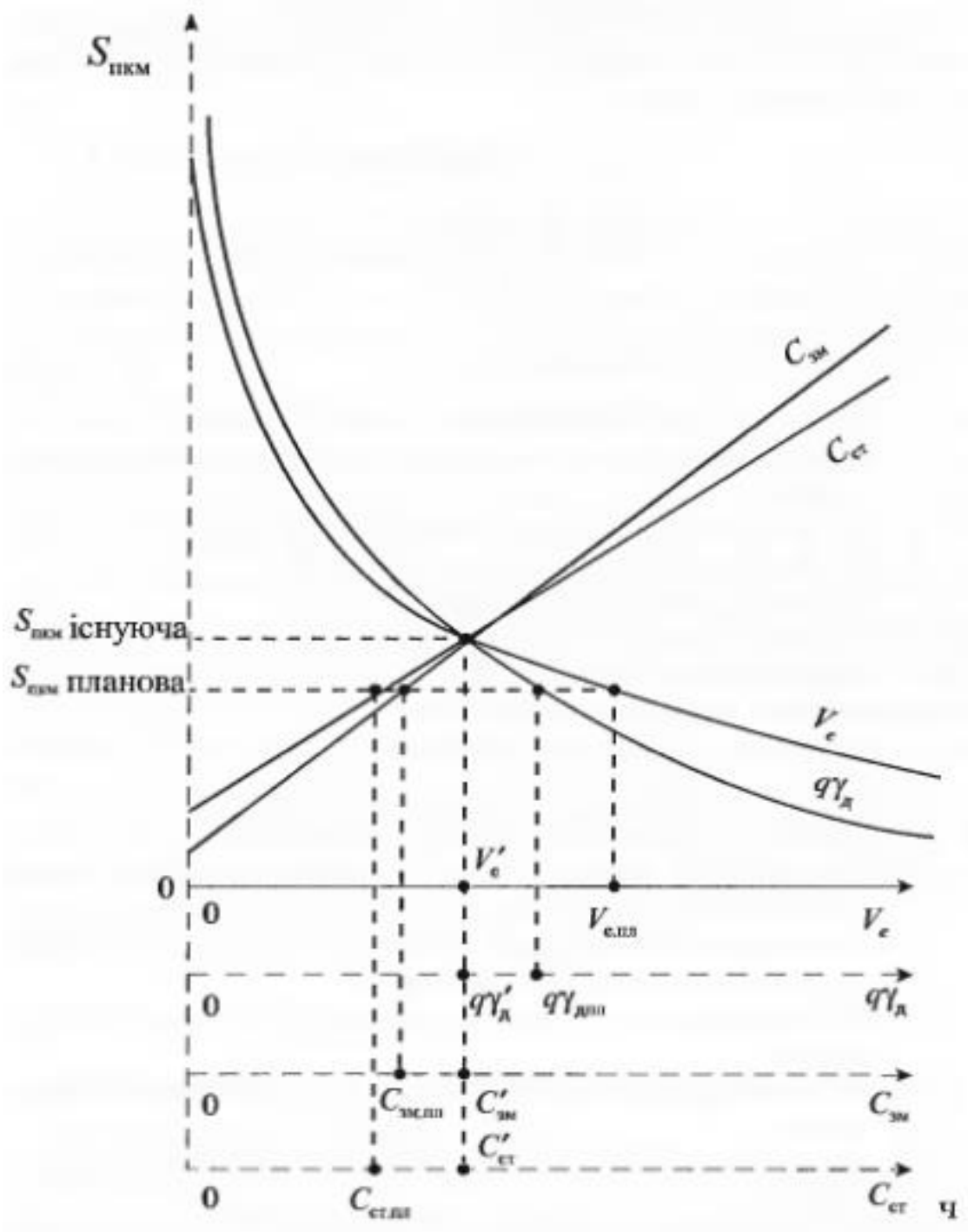


Рисунок 2.3 – Характеристичний графік керування собівартістю пасажиро-кілометра

Спираючись на вищенаведені графіки побудуємо характеристичний графік залежностей керування собівартістю перевезень пасажирів та собівартістю пасажиро – кілометра на прикладі міста Рівне. Візьмемо до уваги

аналіз регуляторного впливу проекту рішення виконавчого комітету Рівненської міської ради „Про встановлення тарифу на проїзд міським автомобільним транспортом загального користування"Вартість перевезення пасажирів в автобусах, котрі працюють на міських маршрутах спільного користування у 2018 році складала в розмірі 5,00 грн. затверджено рішенням виконавчого комітету Рівненської міської ради від 13.03.2018 № 34.

Чинний тариф був розрахований автоперевізниками, коли ціна палива складала 28,00 грн./л з врахуванням 10% рентабельності.

У зв'язку з тим що, складові тарифу почали зростати, а саме: подорожчанням пального (середня ціна у порівнянні з лютим місяцем 2018 року зросла до 32,35 грн./л. або на 15,5%), шин з 3200,00 грн до 3600,00 грн, або на 12,5% , а також враховуючи те , що проектом Закону про Державний бюджет України на 2019 рік завбачено ріст мінімальної заробітної плати з 3723,00 грн. до 4175,00 грн. (ріст на 12%) з'явилася потреба його перегляду. Крім цього, згідно макроекономічних показників у 2019 році середньорічна інфляція являтиме не менше 10%, серед основних чинників немонетарного характеру, які можуть погано вплинути на інфляцію є можливий черговий ріст вартості пального через дуже високі ціни на нафту у світі.

Відповідно до п.1.6. Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 17.11.2009 № 1175, перегляд тарифів має здійснюватися у зв'язку із переміною умов виробничої діяльності та здійснення послуг, які ніяк не залежать від господарської діяльності підприємств-перевізників, в тому числі у разі зміни ціни палива більш ніж на 10%.

Зважаючи наведене, підприємці, які реалізують автобусні перевезення пасажирів у м. Рівному, подали на ім'я міського голови розрахунки тарифу на перевезення пасажирів при ціні палива 32,35 грн./л. Згідно з розрахунковими (нормативними) витратами собівартість перевезення 1 пасажира становить 6,44 грн. з врахуванням 10 % рентабельності.

На основі розрахунків тарифу підготовлений проект рішення виконавчого комітету «Про встановлення тарифів на проїзд міським автомобільним транспортом загального користування», згідно якому пропонується встановити розмір тарифу 6,00 грн. за 1 поїзду.

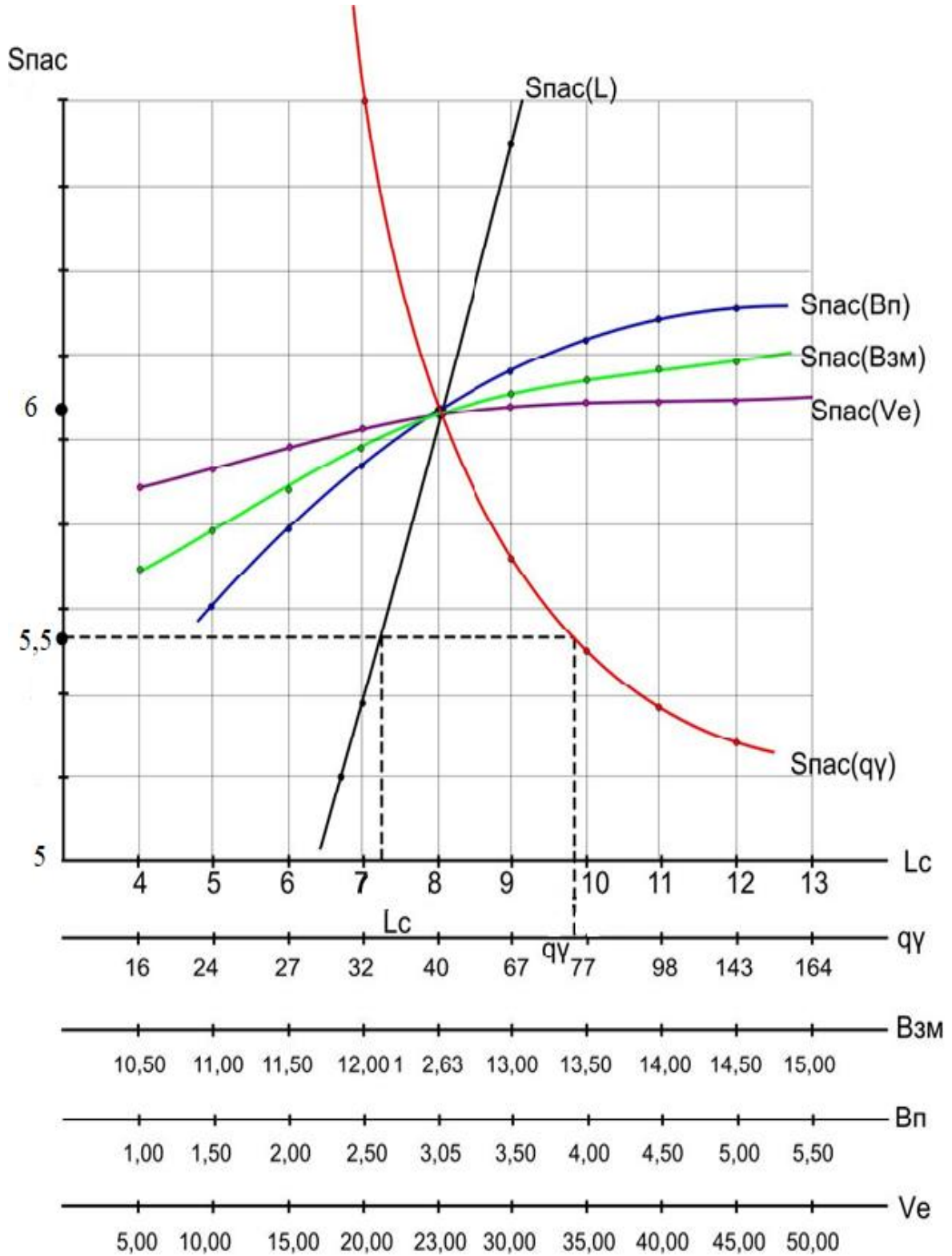


Рисунок 2.4 – Характеристичний графік змінення собівартості перевезень пасажирів

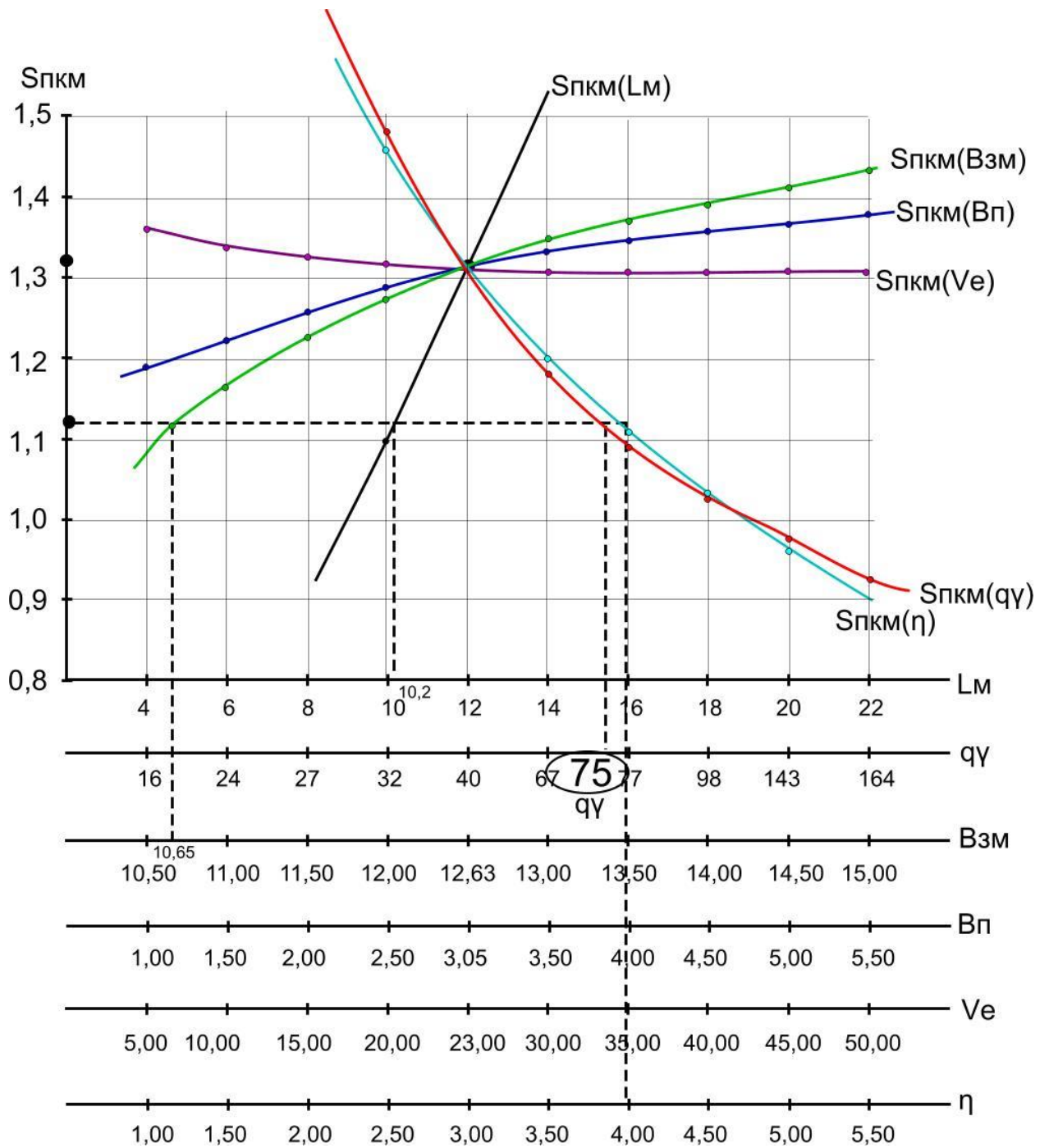


Рисунок 2.5 – Характеристичний графік керування собівартістю пасажиро-кілометра

Вищенаведені графіки позначають що за рахунок зростання пасажиромісткості ТЗ можна зменшити собівартість перевезень, тому можна

використовувати автобуси особливо великого класу пасажиромісткістю до 80 місць. Таким автобусом може бути Богдан - 144.5.



Рисунок 2.6 – Загальний вигляд пасажирського автобуса Богдан - 144.5



Представлено варіант покрокового порядку формування тарифів на пасажирські перевезення [20]

Таблиця 2.2

Визначення інтенсивності пасажиропотоків та інтенсивності підходу пасажирів на зупинку
Складання оптимального розкладу руху
Вибір транспортних засобів оптимальної пасажировмісності для певної часової зони доби
Визначення елементів витрат собівартості 1 км пробігу
Визначення собівартості 1 км пробігу
Визначення собівартості рейсу
Визначення розрахункового тарифу $T_{роз}$
Визначення верхньої границі тарифу $T_{гр}$
Затвердження тарифу
Визначення дотацій від регулювання тарифів на перевезення пасажирів
Визначення дотацій за перевезення пільгових категорій пасажирів

GPS моніторинг пасажирського транспорту буде надавати можливість відслідковувати в режимі реального часу роботу наземного громадського пасажирського транспорту (автобусів, тролейбусів, маршрутних таксі).

## РОЗДІЛ 3. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ

### 3.1 Безпека руху

Дорожній рух — процес руху по дорогах транспортних засобів та учасників руху, сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах дороги.

Учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирки транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин.

Безпека дорожнього руху — це сукупність факторів, що утворюють безпечну дорожню обстановку, в якій не виникає небезпечних ситуацій, що в свою чергу не переходять в ДТП.

Головними складовими безпеки дорожнього руху, що залежать від водія, є:

- Безпечний інтервал;
- Безпечна дистанція;
- Безпечна швидкість.

За умови їх дотримання водієм, не виникає аварійної ситуації з його вини. А у випадку виникнення аварійної ситуації з вини іншого водія, за рахунок інтервалу, дистанції та швидкості ми маємо змогу уникнути ДТП без маневрування.

Термін «організація» має багато значень [11]. Аналіз тлумачень його змісту, які є в науковій літературі, показує, що в ньому виділяються два основних аспекти: структурний і функціональний [12]. Стосовно до соціальних об'єктів в структурному відношенні розуміється автономна група людей, яка зорієнтована на досягнення деякої заздалегідь фіксованої мети, реалізація якої

вимагає сумісних і координованих дій. Функціональний аспект соціальної організації полягає в тому, що це поняття характеризує сукупність процесів, способів впорядкування і врегулювання дій окремих індивідів і соціальних груп. При цьому різноманітні механізми соціальної організації, які охоплюють всі рівні і сфери взаємовідносин між людьми, виконують інтегровану функцію та забезпечують узгодженість їх діяльності в рамках соціальної системи. Саме такий підхід відображений у понятті «організація дорожнього руху» [13].

Метою дослідження є генезис поняття організації безпеки дорожнього руху. Це поняття є одним з найбільш вживаних у правових актах, управлінських документах і спеціальній літературі, яка відноситься до проблематики дорожнього руху. При цьому спостерігається достатньо однозначне відношення до використання цього поняття в його функціональному розумінні, але у визначенні мети і змісту організації дорожнього руху є великі розбіжності [14].

Одним із перших визначень організації дорожнього руху було надане Л.А. Кузнецовим. Під організацією вуличного руху розумілася сукупність заходів, які спрямовані на упорядкування руху, що забезпечує його чіткість, зручність і безпеку [15]. Організація дорожнього руху розглядалася як одне з напрямлень боротьби з аварійністю на дорогах, як сукупність заходів з регламентації саме руху транспорту і переходів. Правовою основою організації руху визначалися Правила дорожнього руху, які розроблялися органами міліції.

До засобів організації руху, які спрямовані на забезпечення його безпеки, були віднесені заходи щодо впорядкування дії водіїв і пішоходів, введення обмежень і заборони руху за допомогою дорожніх сигнальних знаків, нанесення дорожнього розмітки, встановлення різних показчиків [15].

Подальший розвиток таких підходів до організації дорожнього руху дістав у роботах В.В. Лук'янова. Він констатував, що в дорожньому русі об'єктивно присутнє протиріччя «швидкість-небезпека» і що під організацією дорожнього руху слід розуміти діяльність, спрямовану на забезпечення як швидкості руху транспортних засобів, так і його безпеки [11]. Виходячи з

цього, організація дорожнього руху - це діяльність щодо забезпечення максимально можливої безпечної швидкості, яка включає підготовку і виховання учасників дорожнього руху, удосконалення транспортних засобів і дорожніх умов, утримання їх в придатному до експлуатації стану, регулювання дорожнього руху, нагляд за додержанням правил руху [16]. Практично в процесі організація дорожнього руху повинні проявитися фактори, які в тому чи іншому ступені впливають на поведінку учасників дорожнього руху - водіїв, пішоходів, пасажирів. Однією з форм такого впливу є регулювання дорожнім рухом, суть якого полягала в тому, щоб зобов'язувати водіїв і пішоходів чинити ті чи інші дії в інтересах забезпечення швидкості і безпеки шляхом встановлення дорожніх знаків і показників, нанесення розподільних смуг, подачі світлофорних сигналів, а також розпорядчих дій інспекторів дорожнього нагляду [14]

Усвідомлене оперування поняттям, як загальнозначущою одиничною формою думки, припускає, перш за все, з'ясування його змісту. Цю категорію формальної логіки, яка складає разом з об'ємом поняття його структуру, утворюють суттєві ознаки пізнавального предмету об'єктивного світу.

Зміст не виявляється безпосередньо в означеному понятті. Це досягається шляхом визначення поняття, тобто його можливого повного опису за допомогою інших понять.

Розкривши таким чином суттєві ознаки предмету пізнання, ми тим самим і виявляємо зміст самого поняття. При цьому одночасно фіксується та умовно відображається місце цього поняття в тій системі взаємопов'язаних понять, до якої воно належить.

Подібно тому, як речі, явища і процесії реального світу знаходяться в певному взаємозв'язку і взаємозалежності, поняття, що їх відображають, також знаходяться у певних взаємовідносинах між собою. В практичній роботі по теорії термінології виділяються два види відносин: ієрархічні (родовидові і партитивні) і неієрархічні (відповідність в часі і просторі або причинно-послідовний зв'язок).

Родовидові відносини впливають на те, що всі поняття, які відносяться до категорії більш вузького (видового) поняття, є частиною об'єму більш широкого (родового) поняття. Більш близьке поняття має всі ознаки більш широкого поняття й хоча б одну додаткову ознаку, яка відрізняється від них і дозволяє виділити більш вузьке поняття одного й того ж рівня абстракції. Партитивні відносини - це відносини цілого та частки. Поняття тієї чи іншої предметної галузі, разом взяті, уявляють собою систему, в якій кожне поняття займає конкретне місце. Відображення місця цього поняття в такій системі і є основна мета визначення. Для цього ознаки повинні бути обрані таким чином, щоб дане поняття було відокремлене від інших понять. При цьому визначення всіх понять, які входять в систему, повинні бути узгоджені між собою.

Класичною формою визначення є так зване інтенціональне визначення, яке являє собою перерахування ознак конкретного поняття. З цією метою вказується найближче родове поняття, яке вже визначено, або загально відоме, та ознаки, які характеризують це поняття як вид даного роду. Одна чи декілька таких ознак відмежовують таке визначене поняття від інших понять тієї самої горизонтальної послідовності. Визначення такого типу використано при визначенні поняття організації дорожнього руху.

Очевидно, що в контексті закону про дорожній рух родовим поняттям у визначенні, яке аналізується, може бути лише поняття «дорожній рух». Воно виступає таким для тієї понятійної системи, в якій відображаються засоби впливу на даний процес з метою забезпечення його безпеки. Суттєвою відмінною видовою ознакою організації, як специфічного способу впливу на дорожній рух, є те, що у визначеннях, які використовуються в літературі, її названо комплексом «організаційно-правових, організаційно-технічних засобів, розпорядчих дій по управлінню...»

Для забезпечення правильності визначень у теорії термінології, як частини формальної логіки, вироблені певні процедури побудови визначень, що є необхідно умовою формування ефективної порівняльної системи [12]. До числа основних вимог, які при цьому повинні бути дотриманні, відносяться:

- адекватність - у визначення повинні включатись ознаки, які є суттєвими і безпосередньо підходять для ідентифікації понять (відмінні ознаки обираються в рамках відповідної системи понять);

- системність - визначення повинне відображати ознаки поняття і системні відносини між поняттями за допомогою вказівок на суттєві ознаки більш широкого поняття, на підставі якого будується відношення;

- стислість - у визначення необхідно включити тільки суттєві (зовнішні або внутрішні) ознаки даного поняття; ознаки, які можуть бути виведені із цих ознак у визначення включати недоцільно;

- повнота - щоб бути повним, визначення повинно суворо відповідати об'єму поняття, яке окреслюється; неповнота може виражатися в тому, що поняття, яке визначається по об'єму, або вужче, або ширше визначеного поняття [14].

Відсутність логічного кола - не допускається, щоб поняття, яке визначається, було описане за допомогою одного чи декількох понять, які в свою чергу визначаються через перше поняття (приватний випадок - тавтологія).

Порівняння змісту поняття «організація дорожнього руху», яке в більшості визначене в літературі, з вказаними вимогами, показує, що в ньому викликає сумніви виконання двох із них. А саме: адекватності та повноти. Беручи до уваги вимогу системності, у визначенні міститься вказівка на суттєву ознаку більш широкого поняття - дорожній рух. Як визначають вчені-юристи - це рух по дорогам [15]. Але у визначенні дорожнього руху використовується якісно суттєва ознака цього процесу - сукупність суспільних відносин [17].

На нашу думку, поняття дорожнього руху, які визначені вченими, як рух по дорогам і як сукупність суспільних відносин, які виникають у процесі реалізації потреб громадян та держави в просторовому переміщенні людей і вантажу за допомогою транспортних засобів чи без таких в межах доріг [12,13], не адекватні один одному. Отже, не можуть бути адекватними по реальному змісту поняття організації дорожнього руху. Виникає питання, по-перше, про

суть різниці між цими поняттями дорожнього руху, по-друге, про співвідношення при цьому понять організації дорожнього руху.

Крім того, в визначенні, що аналізується, викликає сумнів правомірність використання, в якості суттєвої ознаки організації її уявлення як комплексу засобів і дій по управлінню яким-небудь об'єктом (у нашому випадку - дорожнім рухом).

Складна соціотехнічна природа дорожнього руху визначає, що і його управління може бути досягнуто різними засобами впливу на ті характеристики цього процесу, від яких залежить соціальність і темп прийняття і реалізації рішень про режим руху. Незалежно від того, яким чином здійснюється управління, воно завжди уявляє собою процес, який має чітко визначену структуру [19].

Процес зазвичай характеризується як послідовна зміна станів, будь-яких явищ, хід розвитку чого-небудь, як сукупність послідовних дій для досягнення будь-якого результату. Під процесом соціального управління розуміється механізм практичної реалізації цілеспрямованого впливу, що впорядковує суспільні відносини управлінського характеру тобто, іншими словами, це форма діяльності суб'єктів управління, яка характеризується наступними ознаками: а) функціонування системи управління; б) наявність конкретної структури, яка знаходить своє відображення у відповідних стадіях; в) циклічний характер, який означає конкретну послідовність і зміну стадій. Основними стадіями, які створюють структуру процесу управління, є: а) прийняття управлінського рішення; б) виконання управлінського рішення; в) перевірка виконання управлінського рішення [13].

Разом із тим, незалежно від того, скільки і яких стадій, етапів, функцій виділяється в процесі управлінської діяльності залишається незмінним те, що центральним, визначальним елементом управління є організація виконання управлінського рішення [13]. Основна функція управління, поперед усього, полягає у створенні спеціальних органів суб'єктів управління, які би забезпечували цілісність управлінської системи і необхідне субординаційне

взаємовідношення між її суб'єктами. Тобто, організація, як стадія процесу управління, являє собою ту частину цього процесу, за допомогою якої стан впорядкованості об'єктів управління, що передбачається, стає реальністю. Він стає організованим, між відповідними його предметами та явищами, встановлюється визначений порядок відносин.

У науковій літературі є різні точки зору на структуру понять «організація» і «управління». Але, практично, в усіх варіантах об'єм поняття «управління» (а саме число об'єктів, які ним охоплені) більше об'єму поняття «організація». Тому дане визначення повинно бути визнано не повним. За числом видових ознак, які характеризують управління як спосіб впливу на дорожній рух при будь-якій його інтенсивності, воно повинне мати більший об'єм, ніж організація.

### **3.2 Безпека дорожнього руху як фактор впливу на економічну безпеку держави**

У правовому полі України термін «безпека дорожнього руху» доволі вживаний, про що можна судити з назв деяких нормативних актів: Концепція державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 року №1384-р.); Постанова про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху (Указ Президента України від 20 листопада 2007 року); Постанова про утворення Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2006 року №388) та ін. Проте визначення «безпека дорожнього руху» відображено лише в одному нормативному акті, і то відомчого спрямування. Так, у Наказі МВС України від 13 листопада 2006 року №1111 «Інструкція з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України» зазначено, що «безпека дорожнього руху – це стан процесу дорожнього руху, що визначає ступінь захищеності учасників



дорожнього руху від ДТП та їх наслідків». Тобто наслідкова категорія в цьому визначенні має пріоритетний характер, що свідчить про необхідність втілення в життя з боку держави заходів, які впливатимуть не тільки на зменшення кількості ДТП в країні, а й через налагоджену, спільну діяльність суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, значно знизять негативні наслідки від ДТП.

Аналіз чинника «безпека дорожнього руху» доцільно здійснити спочатку в контексті іншого, більш широкого за змістом, поняття «громадська безпека». Розглянемо дефініцію «громадська безпека». Наприклад, І. Голосніченко вважає, що «громадська безпека — це сукупність громадських відношень, що забезпечують на основі правових норм стан безпеки громадян матеріальних цінностей, навколишнього середовища, як правило, при використанні джерела підвищеної небезпеки» [47].

Отже, можна зробити висновок, що суспільні відносини з приводу «безпеки дорожнього руху» є частиною суспільних відносин розвитку економіки України, не повною мірою враховуються наявні дослідження українських учених з приводу втілення в життя заходів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху.

Сьогодні потрібна не просто констатація економічного чинника в проблемі дорожньої аварійності, необхідно розібратися в анатомії цієї проблеми, її еволюції і розробити механізми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні з чіткою регламентацією суб'єктів виконання заходів щодо забезпечення безпеки руху з визначенням їх прав, обов'язків, нормативів відповідальності. Тільки держава сьогодні в змозі і повинна визначити, якою ж буде стратегія забезпечення безпеки руху як чинника, що впливає на економічну безпеку країни в перехідний період і на перспективу взагалі. В перехідний період головним є забезпечення зменшення шкідливих наслідків від ДТП, а відтак їх стабілізація. У перспективі — незначний рівень шкоди, заподіяної негативними наслідками автомобілізації, а можливо і її відсутність за рахунок компенсації збитків іншими інструментаріями.

Основою державної стратегії безпеки дорожнього руху повинна бути ідеологія щодо необхідності змін у ставленні і державних органів, і населення до зазначеної проблематики, яка враховує стратегічні пріоритети, національні інтереси, внаслідок чого загрози безпеки зводяться до мінімуму. Без ідеології розуміння необхідності забезпечення безпеки руху, без стимулювання суб'єктів управління цієї сфери щодо виконання своїх повноважень у повному обсязі та постійного, промислового та науково-технічного підйому неможливо розв'язати такі завдання, як поліпшення умов пересування дорогами, підвищення рівня дисципліни водіїв та пішоходів, удосконалення системи підготовки водіїв, створення ефективної системи медичної допомоги потерпілим у ДТП, приведення транспортних засобів відповідно до нормативів та стандартів з безпеки руху тощо.

Державна стратегія у сфері забезпечення безпеки руху повинна розроблятися і реалізовуватися в межах економічної політики, основними пріоритетами якої слід вважати досягнення соціально- економічної стабільності суспільства і держави, дотримання конституційних прав та свобод громадян, законності і законслухняності всіх, включаючи органи державної влади. З цією метою необхідно створити надійну систему державного впливу на діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху, яка б дозволила здійснювати з найменшими втратами регулювання найважливіших перетворень при просторовому переміщенні дорогами, а також була б здатна взяти на себе функції управління і підтримки руху на безпечному рівні.

При цьому необхідно чітко визначити межі державного втручання в діяльність із забезпечення безпеки руху, а також забезпечити розвиток ефективних методів державного регулювання. Неодмінною умовою дотримання безпеки дорожнього руху як складової частини економічної безпеки взагалі має бути реалізація системи проєктів та програм перспективного характеру як наукових і інноваційних, так і виробничих та інвестиційних. Урядом країни було схвалено Концепцію Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки, яка

має на меті зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, створення безпечних та комфортних умов руху транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також удосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху .

Таким чином, розуміючи безпеку дорожнього руху як різновид безпеки, котрий суттєво впливає на економічний стан держави, можна зазначити, що безпечний рух дорогами має як безпосередній, так і опосередкований вплив на економічну безпеку держави через незадовільний стан умов пересування дорогами, низький рівень правосвідомості учасників дорожнього руху, через відсутність єдиної владної структури, яка б відповідала за стан забезпечення безпеки дорожнього руху в країні, тощо. І сьогодні негативна динаміка стану безпеки дорожнього руху спонукає органи влади реалізовувати запрограмовані заходи щодо забезпечення безпечного пересування дорогами заради зниження рівня шкідливих наслідків автомобілізації.

## ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

Після проведення аналізу було розкрито поняття «транспортний тариф» та проаналізовано методи його формування. Дивлячись на те, що коли відбувається формування тарифу треба враховувати інтереси об'ємної частини учасників, також ми визначили основні проблеми які виникають на пасажирських перевезеннях, що стосуються тарифоутворенню. Для того щоб забезпечити подолання ми проаналізували та склали таблицю зовнішні та внутрішні фактори впливу на формування тарифної політики міського пасажирського транспорту та запропонували заходи що відносяться до поліпшення негативного впливу. Теж було визначено переваги та недоліки передових типів тарифних систем.

Було проведено узагальнення в таблиці розрахункові дані по обсягам перевезень загальної чисельності пасажирів та пільговиків на основі даних комплексного обстеження по маршруту №2. Та виявлено, що кількість пільгових категорій значно переважає за платну, що зумовлює поганих дохід для перевізників, адже держава не компенсує в повній вартості проїзд пільгових категорій автотранспортним підприємствам. В четвертому розділі наведено можливі варіанти вирішення цієї проблеми.

Ситуація, що склалася у сфері ціноутворення на пасажирські автопослуги, потребує негайного вирішення. Але шляхом не лише зміни підходів до формування ціни автопослуги, а й за умови комплексного врахування всіх складових. Проаналізувавши чинники що впливають на собівартість перевезень були побудовані графіки, які показують за рахунок чого можна знизити собівартість пасажирських перевезень.

Також запропоновано можливість використання систем GPS моніторингу, яка дозволить збирати дійсні дані, контролювати роботу водіїв, стан і режим роботи транспортних засобів, а також підвищити комфорт проїзду пасажирів. Система оплати єдиний квиток буде вигідним якщо, громадський транспорт обладнають спеціальними пристроями під назвою валідатори. Вони будуть

розташовані безпосередньо біля дверей та у салоні транспорту. Для проведення оплати достатньо провести карткою по валідатору. Перевагами даного нововведення для пасажирів є зручність та комфорт. Для водіїв такий метод оплат підвищує безпеку на дорозі. Водій більше не працює кондуктором і не відволікається, а займається своїми безпосередніми обов'язками. Для економічного ефекту міста це вигідно тим, що з'являється можливість контролювати, який маршрут в який час скільки і куди пасажирів перевіз. Ці дані необхідні для оптимізації маршрутів міста. Єдиним недоліком єдиного квитка є скорочення робочих місць кондукторів.

Загалом тематика роботи а саме, обґрунтування системи оплати послуг громадського пасажирського транспорту було висвітлено в повній мірі.

## ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Савченко Л. А. Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту / Л. А. Савченко // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Динаміка, міцність та проектування машин і приладів. - 2017. - № 866. - С. 230-233.
2. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки Постанова Кабінету Міністрів України; Концепція від 09.11.2000 № 1684
3. Сучасний тлумачний словник української мови : Для школярів, абітурієнтів, студентів, викладачів / Уклад.: Л.П. Олексієнко, О.Л. Шумейло. – Київ : Кобза, 2005. – 544с. – ISBN 966-8024-15-X
4. Игудесман Я.Е. Экономика автомобильного транспорта: Учебное пособие для вузов. — Мн.: Высш. шк., 1987 — 327 с.
5. Голованенко С.Л. Экономика автомобильного транспорта: Учебник для вузов по спец. «Экономика и организация автомобильного транспорта». – М.: Высш. школа, 1983. – 352 с.
6. Голованенко С.Л., Жарова О.М., Маслова Т.И. Анализ хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий / Под ред. С.Л. Голованенко. – Харьков: Вища школа. Издательство при Харьковском университете, 1982. – 280 с.
7. Про затвердження Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспортіМінтранс України; Наказ, Рекомендації від 05.02.2001 № 65
8. Слободяник Ю.Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах: дис. канд. екон. наук: 08.04.01; Національний банк України, Українськаакадемія банківськоїсправи. - Суми, 2005. - 194 арк. - арк. 160-178

9. Вакуленко К. Є. Управління міським пасажирським транспортом : навч. посібник / К. Є. Вакуленко, К. В. Доля ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2015. – 257 с
10. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту Мінтрансв'язку України; Наказ, Методика від 17.11.2009 № 1175
11. Попова Н. В. Маркетинг транспортних услуг: [Учебное пособие] / Н. В. Попова. – Харьков, ХНАДУ, 2002 – 224с.
12. Шефтер Я. И. Методические рекомендации по тарифообразованию на пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщении / Я. И. Шефтер. – М.: НИИАТ, 2005. – 65с
13. Міжвузівський збірник "НАУКОВІ НОТАТКИ". Луцьк, 2014. Випуск №45 О.Ф.Кузькін Запорізький національний технічний університет розвиток маршрутних мереж громадського транспорту великих міст України; М.Є.Криstopчук Національний університет водного господарства та природокористування дослідження факторів впливу на розподіл пасажирських кореспонденцій по маршрутній мережі.
14. Доля, В. К. Пасажирські перевезення : підручник / В.К. Доля. – Харків: Видавництво «Форт», 2011. – 504 с
15. Приміські пасажирські перевезення: навчальний посібник / [М.Є. Криstopчук, О.О. Лобашов] – Х.: НТМТ, 2012. – 224с
16. Збірник законодавчих та нормативних документів, що регламентують діяльність підприємств автомобільного транспорту всіх форм власності (вип. 2). – К.: Юмана, 1998. –528 с
17. Савицкая Г.В. Инвестиции и инвестиционная деятельность предприятия / Г. В. Савицкая. – Москва: Инфра, 2009. – 536 с.
18. Богаченко М. В. Теоретичні аспекти формування тарифної політики міського пасажирського транспорту / М. В. Богаченко // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні

відносини та світове господарство. - 2018. - Вип. 19(1). - С. 19-22. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg\\_2018\\_19\(1\)\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg_2018_19(1)_6).

19. Богаченко М. В. Світовий досвід організації міського пасажирського транспорту / М. В. Богаченко // Бізнес-навігатор. - 2017. - Вип. 4-1. - С. 21-25. - URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/bnav\\_2017\\_4-1\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/bnav_2017_4-1_6)

20. Назаренко Я.Я. Реформування тарифної політики підприємств пасажирського транспорту автореф. дис. ... канд. екон. наук 08.00.04 Київ – 2008 20 с.

21. Рівненський тролейбус. (2019, жовтень 22). Вікіпедія, . Прочитовано 14:56, грудень 10, 2019з [https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A0%D1%96%D0%B2%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9\\_%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D0%B9%D0%B1%D1%83%D1%81&oldid=26344759](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A0%D1%96%D0%B2%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D0%B9%D0%B1%D1%83%D1%81&oldid=26344759).

22. БАЗ-А079. (2019, листопад 19). Вікіпедія, . Прочитовано 14:59, грудень 10, 2019 з <https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%91%D0%90%D0%97-%D0%90079&oldid=26566043>.

23. Богдан А092. (2019, квітень 28). Вікіпедія, . Прочитовано 15:03, грудень 10, 2019 з [https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%91%D0%BE%D0%B3%D0%B4%D0%B0%D0%BD\\_%D0%90092&oldid=25023524](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%91%D0%BE%D0%B3%D0%B4%D0%B0%D0%BD_%D0%90092&oldid=25023524).

24. Стан, проблеми та тенденції фінансування пасажирського автотранспорту загального користування // Перевізник UA. – 2004. – № 7. – С. 22-25.

25. Про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах: Наказ Мінстата України від 27.05.96 № 150.

26. Горбачев П. Ф. Совершенствование схем маршрутов автобусов в крупнейших городах: дисс. доктора техн. наук: 05.22.01 / П. Ф. Горбачев. – Харьков, 1993. – 164 с.



27. Гольц Г. А. Транспорт и расселение / Г. А. Гольц – М.: Наука, 1981.–248с.
28. Руководство по физиологии труда. / [Под ред. проф. М. И. Виноградова]. – М.: Медицина, 1969. – 408 с.
29. Физиологические принципы разработки режимов труда и отдыха. / [Под. ред. В. И. Медведёва]. – Л.: Наука, 1984. – 140 с.
30. Михайленко В.И. Управление движением на автомоильных дорогах / В. И. Михайленко, Б. М. Четверухін. – К.: Урожай, 1991. – 220 с.
31. Рэнкин В. У. Автомобильные перевозки и организация дорожного движения / В. У. Рэнкин. – М.: Транспорт, 1981. – 592 с.
32. Игнатов Н. А. Инженерная психология, психофизиология труда и подготовка водителя автомобиля / Игнатов Н. А., Иларионов В. А., Мишурич В. М. – М.: МАДИИ, 1979. – 96 с.
33. Государственные строительные нормы Украины ДБН 360-92 \*\* Киев – 2002 ДБН 360-92 \*\* является переизданием ДБН 360-92\*с учетом изменений № 4 - № 10 с разрешения Госстроя Украины (письмо от 19.03.2002 г. №1/52170)
34. Доля В. К. Методы организации перевозок пассажиров в городах / В. К. Доля. – Харьков: Основа, 1992. – 144 с.
35. Ефремов И. С. Теория городских пассажирских перевозок / В. М. Кобозев, В. А. Юдин. – М.: Высшая школа, 1980. – 535 с.
36. Самойлов Д. С. Научные основы организации пассажирского транспорта в городах: дисс. ... докт. техн. наук. / Д. С. Самойлов. – М.: ВЗИСИ, 1972. – 325 с.
37. Самойлов Д. С. Городской транспорт / Д. С. Самойлов. – М.: Стройиздат, 1983. – 384 с.
38. Закутин Н. Н. Организация трамвайных пассажирских перевозок / Н. Н. Закутин. – М.: Гострансиздат, 1988. – 255 с.
39. Зильберталь А. Х. Трамвайное хозяйство / А. Х. Зильберталь. – М.: Гострансиздат, 1932. – 304 с.

40. Рзаев Д. С. Влияние неравномерности пассажиропотоков во времени на работу городского общественного транспорта: автореф. дисс. на соискание степени канд. техн. наук / Д. С. Рзаев. – М. : 1974. – 24 с.

41. Садыхова О. С. Исследование некоторых вопросов координации метрополитена и уличного пассажирского транспорта в крупном городе: дисс. канд. техн. наук. / О. С. Садыхова – Л., 1973. – 196 с.

42. Доля В. К. Теоретические основы и методы организации маршрутных автобусных перевозок в крупнейших городах: автореф. дисс. на соискание уч. степени д-ра техн. наук: спец. 05.22.01 “Эксплуатация автомобильного транспорта” / В. К. Доля. – М. , 1993. – 42 с.

43. Сильянов В.В. Теория транспортных потоков в проектировании дорог и организации движения / В.В.Сильянов -М.:Транспорт, 1997. - 303 с

44. Ткаченко І. О. Ризики у транспортних процесах: навч. пос. Харків:ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. 115с.

45. Ольховский С. Ю. Логистика городского общественного пассажирского транспорта : [учеб. пособие] / С. Ю. Ольховский, О. В. Быкова. – Омск: СибАДИ, 2013. – 218 с.

46. Акбар Д.П. Закономірності формування системи міського пасажирського транспорту міста Кабул: дис.. канд.. тех.. наук УДК 656.072, Харків, 2017. 189с.

47. Кравченко Е. Е. Повышение качества обслуживания населения за счет использования служебного автобусного транспорта на муниципальной маршрутной сети: автореф. дисс. на соискание учен. Степени канд. т ехн. наук : спец. 05.22.10 «Эксплуатация автомобильного транспорта» / Е. Е. Кравченко. – В., 2006, – 19 с.

48. Горбачев П. Ф. Основы теории транспортных систем: учеб, пособие / П. Ф. Горбачев, И. А. Дмитриев. – Х.: ХНАДУ, 2002. – 202 с.

49. Пасажирські перевезення. Методичні рекомендації до практичних робіт для студентів денної форми навчання напряму підготовки 0701

Транспортні технології / І.О. Таран, В.В. Литвин, О.В. Новицький. – Д.: Національний гірничий університет, 2010. – 30 с.

50. Горбачов П. Ф. Підхід до оцінки раціональної площі транспортного району у моделі громадського пасажирського транспорту міста / П. Ф. Горбачов, І.Г. Гузненков // Автомобільний транспорт: сб. науч. тр. – 2010. – Вып. 26. – С. 96–100.

51. Горбачов П. Ф. Розрахунок мінімальної площі транспортного району для моделі функціонування пересадочних вузлів міста / П. Ф. Горбачов, І. Г. Гузненков // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2011. – №159. – С. 45–49.