

ОСОБЕННОСТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ УРОВНЯ ТАРИФА ЗА ПРОЕЗД НА ГОРОДСКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

Филиппов Д.И. ©

Магистрант, кафедра менеджмента и логистики на транспорте,
Иркутский национальный исследовательский технический университет

Аннотация

В статье рассмотрен вопрос формирования стоимости проезда (тарифа за перевозку) на городском общественном транспорте. Установлено влияние величины тарифа, на спрос со стороны пассажиров, доход перевозчиков и состояние дорожного движения.

Ключевые слова: пассажирские перевозки; тариф; общественный транспорт; доход; транспортная подвижность, безопасность движения.

Keywords: passenger transportation; tariff; public transport; income; transport mobility, traffic safety.

В соответствии с действующим законодательством РФ, управление, комитет или департамент транспорта при местном правительстве субъекта РФ устанавливают предельные тарифы на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта не реже одного раза в год, они определяются в индивидуальном порядке, в зависимости от вида транспортного средства. Предельный тариф формируется исходя из экономически обоснованных затрат предприятий-перевозчиков и предполагает их безубыточную деятельность.

По согласованию с администрацией муниципального образования перевозчики, осуществляющие перевозки пассажиров, вправе самостоятельно устанавливать стоимость проезда, систему скидок и проездных билетов. При этом стоимость одной поездки не должна превышать предельный уровень, утверждаемый местными властями.

Стоимость проезда является главным фактором привлечения пассажиров; а также основой работы всей транспортной системы, влияющей на финансовое состояние предприятия-перевозчика. Размер тарифа, его соответствие качеству предоставляемой услуги, а также удобство оплаты проезда значительно влияет на объем пассажиропотока в транспортной системе города [6].

Установление оптимальной величины тарифа объясняется тем, что необоснованное повышение тарифов с целью увеличения дохода и прибыли на автотранспортном предприятии может привести к противоположному результату – уменьшению пассажиропотока и, в конечном счете, снижению общих доходов. При повышении пассажирских тарифов нельзя не учитывать влияние этого фактора на процессы снижения уровня жизни населения и инфляцию. Таким образом, необходимо установить экономически обоснованные тарифы, которые должны приносить транспортным предприятиям прибыль и, в то же время, обеспечить доступность общественного транспорта для всех слоев населения и не ухудшать благосостояние жителей. То есть экономически обоснованные тарифы должны отражать как интересы пассажиров, так и транспортных предприятий и организаций. Вопрос установления оптимальных тарифов в транспортной сфере является ключевым для дальнейшего развития транспортной системы в крупных городах [1,5].

Для планирования системы тарифов за перевозку пассажиров, прежде всего, необходимо определить цели, которые должны быть достигнуты:

- 1) максимизация числа пассажиров;

- 2) повышение уровня дохода для транспортного предприятия;
- 3) реализация специфических целей, например таких как, увеличение мобильности (транспортной подвижности) населения, повышение уровня транспортного обслуживания определенных районов города, содействие более эффективному использованию общественного транспорта (приоритет городского общественного транспорта) и т.д. [6].

Очевидно, что вышеназванные цели не могут быть удовлетворены полностью, так как некоторые из них взаимно противоречивы. Это наиболее очевидно для первых двух: увеличение числа пассажиров, в большинстве случаев требует применения низких тарифов. Это в свою очередь приводит к получению меньших доходов, по сравнению с вариантом, предусматривающим применение высоких тарифов. Основная задача - найти компромисс между максимальным пассажиропотоком и максимальной прибылью. Подобные компромиссы необходимо найти и между остальными целями. Планируемые тарифы, таким образом, требуют анализа компромиссов среди перечисленных выше целей, и удовлетворения соответствующих им требований и ограничений [7].

Как правило, реализация этих целей и требований, определение компромиссов, представляют собой политические решения федерального и региональных уровней власти. Например, увеличить мобильность (подвижность) населения, расширить возможности трудоустройства, снизить уровень загрузки автодорог и социально-экономический ущерб от ДТП [4] и, следовательно, сделать город более удобным и комфортным для жизни необходимо считать более важной, чем получение максимального дохода компанией-перевозчиком. По этой причине в большинстве регионов транспортные предприятия получают государственные средства для компенсации перевозки льготных категорий пассажиров и покрытия части эксплуатационных расходов. Поэтому задача максимизировать доход должна рассматриваться не самостоятельно, а в совокупности с другими целями (в т.ч. совместно с вкладом государства в финансирование пассажирских перевозок). Как показывает практика, субсидии, выделяемые из бюджетов регионов и городов, не способны полностью компенсировать потери транспортных компаний, которые возникают в результате регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

Когда уровень дохода достаточен для компенсации эксплуатационных расходов (либо требуемой части) можно рассматривать все цели. На практике, местные власти и перевозчики, зачастую испытывают финансовые трудности, и требование, чтобы тарифы приносили указанный уровень доходов, становится вопросом выживаемости. В случае выбора задачи максимизации дохода, требуется серьезное поднятие тарифа за проезд, что приводит к обратному эффекту, показанному на рисунке 1.

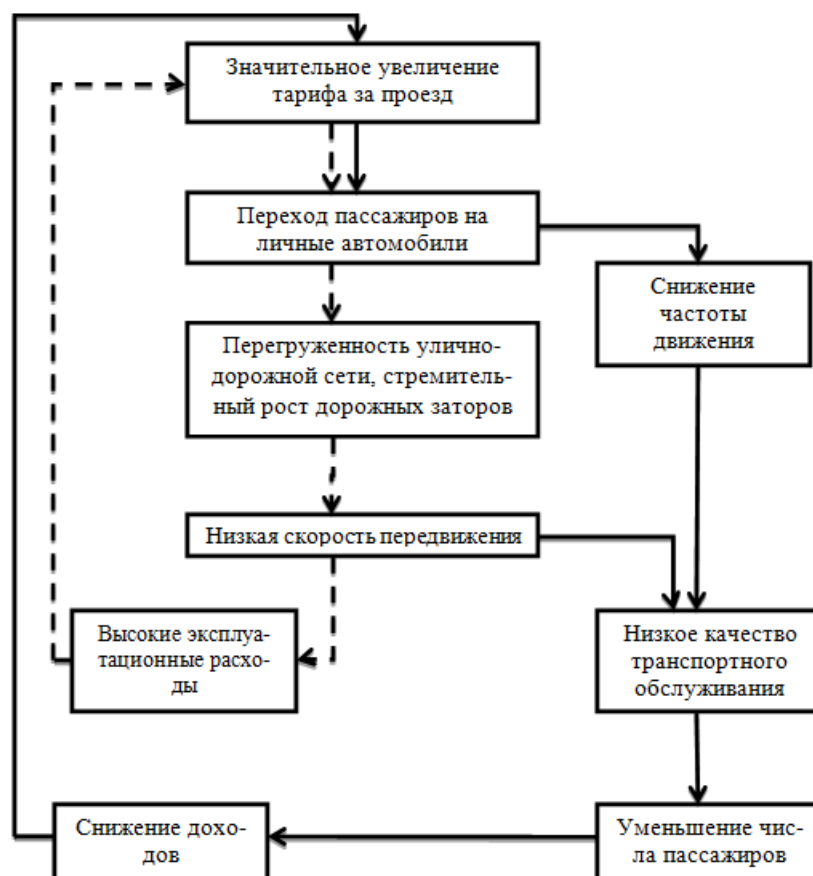


Рис. 1. Последствия увеличения тарифа за проезд

Как видно на рисунке, увеличение тарифа приводит к переходу пассажиров общественного транспорта на пользование личными автомобилями, что способствует возникновению двух основных последствий. В первую очередь, наблюдается значительный рост перегруженности дорожного движения, снижающий скорость передвижения, увеличивающий эксплуатационные расходы и число дорожно-транспортных происшествий [2,3,9]. Во вторую очередь – снижается объем перевозок пассажиров, что провоцирует сокращение частоты обслуживания общественным транспортом, снижает его привлекательность и приводит к дальнейшей потере пассажиров. Таким образом, и увеличение эксплуатационных расходов, и снижение доходов, приводит к необходимости очередного повышения тарифа за проезд. Именно этот момент требует особого внимания со стороны властей. Необходимо поддерживать услуги муниципального пассажирского транспорта на определенном уровне, не снижать его, и делать все возможное для того, чтобы перевозки не были прекращены совсем, что уже произошло во многих городах Иркутской области.

Обратная сторона вопроса заключается в случае, когда получением дохода от перевозочной деятельности полностью пренебрегают. Если перевозчик считает, что полностью обеспечен государственными субсидиями, он имеет тенденцию к неэффективной работе и чрезвычайно зависит от уровня поддержки со стороны государства. В конце концов, такая позиция часто приводит к ухудшению качества услуг и/или финансовому кризису [8].

Таким образом, процедуры организации пассажирских перевозок и установления оптимальной обоснованной величины тарифов следует рассматривать в числе основных задач региональных и муниципальных властей.

Литература

1. Д.С. Фадеев – Разработка методов оценки и моделирование инвестиционной деятельности в парковочном комплексе крупных городов: дис. ... канд. экономических наук: 08.00.05. ИрГТУ, Иркутск, 2005.
2. Д.С. Фадеев – Состояние безопасности дорожного движения в Иркутской области // Проблемы функционирования систем транспорта: материалы Международной научно-практической конференции; под ред. И.А. Анисимова. – Тюмень: ТюмГНГУ, – 2010. – С.338-339.
3. Д.С. Фадеев – Анализ состояния безопасности дорожного движения в Иркутской области // Вестник ИрГТУ. – 2011. – №3(50). – С.67 -70.
4. Д.С. Фадеев – Оценка социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий в Иркутской области // Вестник ИрГТУ. – 2011. – №11(58). – 151 -156.
5. Д.С. Фадеев, М.А. Моисеева – Определение тарифа на перевозку пассажиров городским общественным транспортом в городе Иркутске // Вестник ИрГТУ. – 2013. – №7(78). – С.100 – 104.
6. Д.С. Фадеев, М.А. Моисеева – Системы тарификации оплаты проезда на городском пассажирском транспорте // Научный журнал «Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук». Москва. –2015. – № 6-1. –С. 86-91.
7. Д.С. Фадеев, М.А. Моисеева – К вопросу ценообразования на городском общественном транспорте // Известия ВолГТУ. – 2015. – Т.10.№4 (162). – С.90–93.
8. Д.С. Фадеев, В.В. Волковский – Особенности организации труда водителей и оценка их влияния на эффективность работы предприятия // Вестник ИрГТУ. – 2016. – №1(108). – С.143 -152.
9. Д.С. Фадеев – Анализ показателей аварийности на автомобильных дорогах Иркутской области // Вестник гражданских инженеров. – 2016. – № 2(55). – С. 232–239.