

Семчугова Елена Юрьевна

Semchugova Elena

ФБГОУ ВПО «Ростовский государственный строительный университет»

Rostov state build university

Доцент кафедры «Организации перевозок и дорожного движения», к.э.н

Associate professor of department

«Organization transportations and travelling motion»

E-Mail: semelena67@mail.ru

Володькин Павел Павлович

Volodkin Pavel

ФБГОУ ВПО «Тихоокеанский государственный университет»

Pacific state university

Заведующий кафедрой «Эксплуатация автомобильного транспорта»

профессор, д.э.н

Manager by a department «Exploitation of motor transport», professor

E-Mail: PVolodkin@mail.khstu.ru

Загорский Иван Олегович

Zagorskiy Ivan

ФБГОУ ВПО «Тихоокеанский государственный университет»

Pacific state university

Старший преподаватель кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта»,

к.э.н

A senior teacher of department is «Exploitation of motor transport»

E-Mail: Zagorskiy@mail.khstu.ru

Никитина Анна Николаевна

Nikitina Anna

ФБГОУ ВПО «Ростовский государственный строительный университет»

Rostov state build university

Аспирант кафедры «Организации перевозок и дорожного движения»

Graduate student of department «Organization transportations and travelling motion»

E-Mail: opdrqsu@mail.ru

Научные подходы оценки величины тарифов на городском пассажирском транспорте

Scientific approaches estimation size tariffs on a public passenger transport

Аннотация: Существующая методика расчета тарифов на перевозки пассажиров не позволяет перевозчикам предоставлять качественные услуги. Поэтому необходима методика расчета тарифов, учитывающая качество пассажирского сервиса.

The Abstract|: The existent method calculation tariffs on carrying passengers does not allow ferrymen to give high-quality services. The method calculation tariffs, taking into account quality passenger service, is therefore needed.

Ключевые слова: Городской пассажирский транспорт, качество перевозок, себестоимость, тариф

Keywords: Public passenger transport, quality of transportations, prime price, tariff

С увеличением благосостояния населения увеличиваются и его потребности, в т.ч. потребности, сопряженные с процессом перемещения на автотранспорте общего пользования. Такими потребностями являются [3; 5]:

- суммарные затраты времени на передвижение;
- регулярность движения подвижного состава;
- количество пересадок;
- безопасность поездки;
- стоимость перемещения;
- доступность транспорта;
- наполнение подвижного состава;
- комфортность передвижения;
- эстетическое и этическое обслуживание пассажиров;
- провозная способность транспорта;
- время ожидания транспортного средства на остановочных пунктах;
- экологические нормы и т.д.

Совокупность перечисленных показателей принято называть качеством пассажирского сервиса.

Для повышения качества необходимо:

- постоянное обновление парка низкопольными транспортными средствами;
- использование транспортных средств необходимой вместимости, соответствующей спросу на перевозки на каждом маршруте;
- повышение культуры обслуживания и т.д.

Для этого необходимо дополнительное финансирование, например обязательное распределение части прибыли предприятия, как это принято за рубежом.

Необходимо также отметить, что регулирование уровня качества перевозок осуществляет организатор транспортного обслуживания населения – Администрация муниципалитета, исходя из стратегии развития подведомственной территории. Другими словами, если страте-

гией предусмотрено обеспечение населения доступным транспортом общего пользования, стоимость проезда регулируется до минимального уровня.

Речь идет о стоимости проезда как о категории, позволяющей оценить величину обеспечения качества перевозок. Удовлетворение потребности населения в перевозках с тем качеством, которое предъявляется как нормативное, не говоря уже о его повышении, при тарифах, исчисляемых по современной методике, видится маловероятным для ста процентов перевозчиков [1]. Такая позиция обоснована результатами анализа деятельности муниципального перевозчика, осуществляющего городские и пригородные перевозки, а также перевозку льготных категорий граждан.

Анализ деятельности перевозчика проводился по показателям доходности и затратности услуг перевозки пассажиров автотранспортом общего пользования.

Например, для перевозчика, результаты экономической деятельности которого показывают превышение затрат над доходами, очевидно, что речь идет не о повышении качества услуг, а о выживании [4]. Естественно, причины такого положения могут быть различны – от неподходящей для данного поселения структуры парка до неэффективной организации транспортного обслуживания населения. Каждая из причин, в своей мере, влияет на рентабельность самого крупного предприятия города, однако решение данной проблемы, без смены парка и изменения маршрутной сети видится в правильном регулировании тарифов, посредством совершенствования методики их расчета.

Действующая методика предусматривает расчетный уровень тарифа путем деления величины необходимой валовой выручки (экономически обоснованных расходов перевозчика и необходимой прибыли) на плановый объем регулируемых услуг.

$$T = \frac{Z_r + P_r}{Q_r},$$

где Z_r – затраты на перевозку пассажиров; P_r – прибыль; Q_r – плановый годовой объем перевозок.

Для городских перевозок тариф рассчитывается за одну поездку, а для пригородных и междугородних за 1 пассажиро-километр.

Необходимая прибыль устанавливается на уровне достаточном для заинтересованности перевозчика в этой деятельности. Устанавливается как разница между выручкой и расходами, обоснованными в установленном порядке. Такой подход не учитывает разницу планового и фактического объемов перевозок, в связи с этим планирование развития предприятия становится затруднительным.

Плановый нормативный годовой объем перевозок в городском сообщении на списочный автобус, независимо от категории транспортного средства определяется по формуле:

$$Q_{\text{пасс}} = \frac{365 * K_u * L_{\text{сут}} * K_{\text{пр}} * q * K_v}{l_{\text{сс}}},$$

где K_u – коэффициент использования парка; $L_{\text{сут}}$ – суточный пробег автобуса; $K_{\text{пр}}$ – коэффициент использования пробега; q – номинальная вместимость автобуса (пассажиров); K_v – коэффициент использования вместимости; $l_{\text{сс}}$ – средняя дальность поездки 1 пассажира (километров).

Разница расчета городских перевозок и междугороднего сообщения в том, что в последнем не учитывается средняя дальность поездки одного пассажира.

Методика не учитывает критическую старость парка автобусов.

Обслуживание старого парка вынуждает перевозчика увеличивать не только затраты на материалы и работу, но и затраты по использованию площадей, ремонтного оборудования, увеличивать количество обслуживающего персонала, как по непосредственному обслуживанию техники, так и по обеспечению работ.

Стоимость проезда, несомненно, одна из самых весомых характеристик качественной перевозки. Однако, без должного обеспечения остальных показателей на вырученные деньги, перевозчик априори предоставляет услуги ненадлежащего качества. Отсюда однозначный вывод о необходимости разработки дополнительных методов расчета тарифов с учетом стратегии развития транспортной системы общего пользования.

Приведем расчет величины тарифа по методике, разработанной Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИИАТ), которая предусматривает три этапа [3].

На первом этапе определяется расчетная экономически обусловленная величина тарифа, которая позволяет перевозчику обеспечивать доходами от сбора платы за проезд расходы по перевозкам, поддержание парка транспортных средств в технически исправном состоянии, а также его обновление, обеспечивать уровень оплаты труда и своевременную уплату перевозчиком налогов и сборов. Для этого себестоимость перевозки одного пассажира нужно увеличить на норму прибыли, используя следующую формулу

$$T_{э} = C_{nacc} + C_{nacc} * P_p$$

где $T_{э}$ - экономически обусловленная величина тарифа, руб.; C_{nacc} - фактическая себестоимость перевозки одного пассажира в городском пассажирском транспорте; P_p - норма прибыли, %.

На втором этапе рассчитывают социально ориентированную величину тарифа при которой большинство жителей муниципального образования могут удовлетворять свои обусловленные социальными условиями жизни потребности в транспортных перемещениях в городах и пригородах. НИИАТ рекомендует рассчитывать социально ориентированную величину тарифа по формуле

$$T_{co} = \frac{Z_{тв}}{K_{фcp}}$$

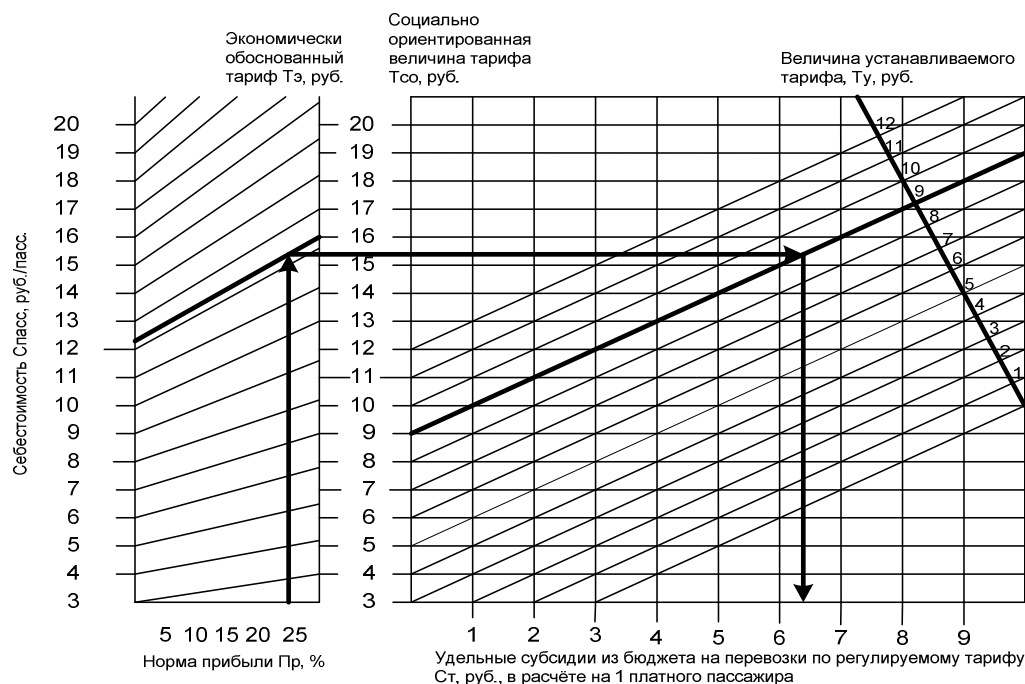
где T_{co} - социально ориентированную величину тарифа; $Z_{тв}$ - затраты на транспорт; $K_{фcp}$ - средняя транспортная подвижность, поездок/месяц.

В свою очередь, затраты на транспорт должны рассчитываться из условия, что они не должны превышать определенной доли разности между величинами среднедушевых денежных доходов и прожиточного минимума. Эта доля должна устанавливаться местными органами власти, исходя из сложившихся конкретных социально-экономических условий [6].

На третьем, заключительном этапе оценивают уровень превышения тарифа над удельными расходами на перевозку одного пассажира. На практике могут иметь место случаи, когда местные органы власти вынуждены устанавливать для пассажиров, полностью оплачивающих свой проезд, повышенный (по сравнению с расходами в расчете на одного пассажира)

ра) уровень тарифа, чтобы транспортники смогли таким образом (полностью или частично) компенсировать свои экономически оправданные убытки.

При расчете тарифов НИИАТ рекомендует использовать номограмму, представленную на рисунке. По данной номограмме можно определить требуемые бюджетные субсидии перевозчикам, если принято решение о величине тарифа, предлагаемого к утверждению.



Номограмма для определения величины тарифа на разовую поездку в городском пассажирском транспорте

Умножив удельную величину субсидий на прогнозный объем перевозок платных пассажиров, получают величину бюджетных субсидий, требуемых для компенсации убытков и недополученной выгоды перевозчика, возникающих вследствие регулирования тарифов

$$C_{\delta} = C_m * Q_{пл.пасс}$$

где C_{δ} – бюджетные субсидии, требуемые для компенсации убытков перевозчика вследствие регулирования тарифов, руб.; C_m – удельные субсидии из бюджета на перевозки по регулируемому тарифу в расчёте на одного платного пассажира, руб.; $Q_{пл.пасс}$ – прогнозный объем перевозок платных пассажиров, руб.;

В случае если реальные возможности бюджета меньше требуемых, можно откорректировать величину тарифа в сторону увеличения, либо уменьшить норму прибыли. Это такие статьи расходов, которые предприятия могут сами обеспечить, если их деятельность будет рентабельной, т. е., если из бюджета будет финансироваться в полной мере перевозка льготных категорий граждан и возмещение разницы между установленным и экономически обоснованным тарифами, то из суммы бюджетного финансирования можно будет исключить капитальный ремонт и приобретение подвижного состава, которые предприятия смогут обеспечить собственными средствами.

Чтобы определить бюджетные субсидии хозяйствующим субъектам, осуществляющим перевозки на коммерческой основе, необходимо отдельное исследование себестоимости перевозки на коммерческом транспорте, которое затруднительно в связи с отсутствием у них подобной отчетности. Затраты хозяйствующих субъектов, имеющих в своём распоряжении не-

большое количество транспортных средств, как правило, ниже затрат муниципальных предприятий с наличием большой численности персонала, производственной базы и парка подвижного состава. Кроме того, не все хозяйствующие субъекты осуществляют перевозку льготных категорий граждан, следовательно, доля покрытия затрат доходами от продажи билетов гораздо выше, чем в муниципальных предприятиях. Таким образом, есть вероятность, что затраты коммерческих перевозчиков на перевозку пассажиров не превысят социально ориентированного тарифа, и потребность в бюджетном финансировании их предприятий отпадёт.

ЛИТЕРАТУРА

1. Володькин П.П. Методология формирования и управления муниципальной автотранспортной системой // Дальнаука. – Владивосток. – 2011. – 443 с.
2. Гудков В.А., Бочкарева М.М., Дулина Н.В., Овчар Н.А. Качество пассажирских перевозок: возможность исследования методами социологии: учеб. Пособие // ВолгГТУ. – Волгоград, 2008. – 163с.
3. Гудков В.А., Миротин Л.Б., Вельможин В.А., Ширяев С.А. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник для вузов // Под ред. В. А. Гудкова. - М.; 2006. – 448с.
4. Загорский И.О., Володькин П.П. Эффективность организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом // Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та. – Хабаровск, 2012. – 154 с.
5. Семчугова Е.Ю. Система оценки качества услуг в развитии городского пассажирского транспорта Ростова-на-Дону // Транспортно-логистические центры в условиях экономического кризиса: Сборник научных трудов IX Российско-Германского симпозиума по транспортной политике и экономике. – Казань: КГАСУ, 2009. – с. 110-112.
6. Трякин К., Шефтер Я. Расчет величины и установление тарифов для автомобильных перевозок // Автомобильный транспорт. – 2007. - №5. – с. 28-32.