



Электронное научное издание
«Ученые заметки ТОГУ»
2014, Том 5, № 2, С. 183 – 188

Свидетельство
Эл № ФС 77-39676 от 05.05.2010
[http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/
ejournal@khstu.ru](http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/ejournal@khstu.ru)

УДК 338.47:656

© 2014 г. **И. О. Загорский**, канд. техн. наук,
П. П. Володькин, д-р экон. наук

(Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск)

СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА КАК ОДИН ИЗ ФАКТОРОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАЧЕСТВА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Рассмотрены факторы обеспечения качества пассажирских перевозок. Рассмотрено влияние стоимости проезда на качества пассажирских перевозок. Затраты коммерческих перевозчиков на перевозку пассажиров не превысят социально ориентированного тарифа, и потребность в бюджетном финансировании их предприятий отпадёт.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, автотранспортное предприятие, стоимость проезда.

I. O. Zagorski, P. P. Volodkin

FARE AS A FACTOR SOFTWARE QUALITY PASSENGER

Reviewed factors ensure the quality of passenger traffic. The effect of the fare on the quality of passenger traffic. Costs of commercial carriers to carry passengers not exceed socially oriented fare, and the need for budgetary financing their businesses disappear.

Keywords: passenger transportation, motor company, the fare.

С увеличением благосостояния населения увеличиваются и его потребности, в т.ч. потребности, сопряженные с процессом перемещения на автотранспорте общего пользования. Такими потребностями являются 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., которые в комплексе и принято называть качеством перевозки.

Для повышения качества необходимо: постоянное обновление парка, использование транспортных средств необходимой вместимости, повышение культуры обслуживания т.д. Для всего 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 стратегией 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. Такая позиция обоснована результатами анализа деятельности муниципального перевозчика МУП «ХПАТП-1», 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.

Из графика видно, что для данного перевозчика речь идет не о повышении качества услуг, а о выживании. 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.

$$T_r = \frac{(Z_r + \Pi_r)}{Q_r} \quad (1)$$

где Z_r – затраты на перевозку пассажиров; Π_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.

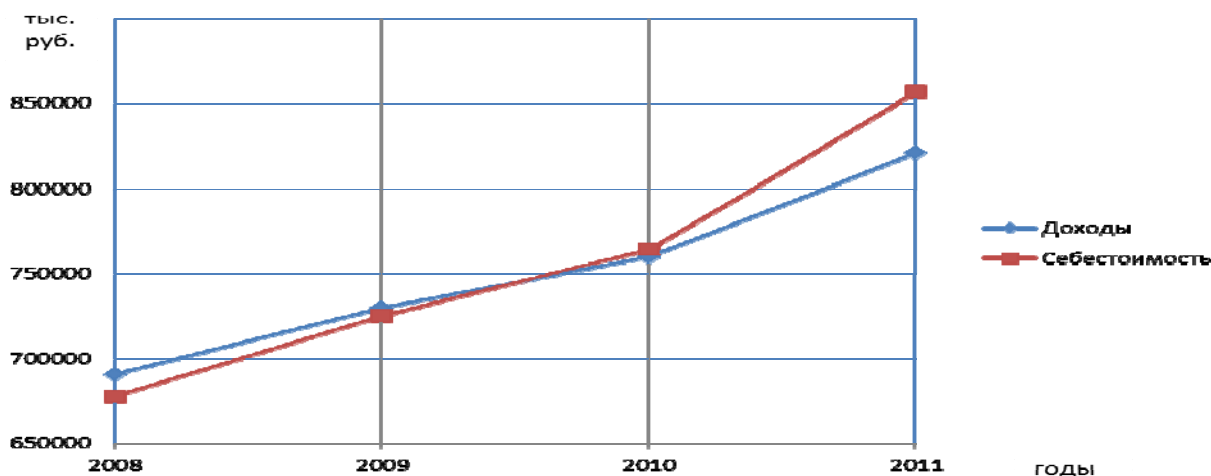


Рис. 1. Доходы и себестоимость перевозок МУП «ХПАТП-1» в динамике

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

$$Q_{\text{плсс}} = \frac{365 \times K_{\text{п}} \times L_{\text{сут}} \times K_{\text{пр}} \times q \times K_{\text{в}}}{l_{\text{сс}}} \quad (2)$$

где $K_{\text{п}}$ – коэффициент использования парка; $L_{\text{сут}}$ – суточный пробег автобуса; $K_{\text{пр}}$ – коэффициент использования пробега; q – номинальная вместимость автобуса (пассажиров); $K_{\text{в}}$ – 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, 232 из которых до 2000 года (73,2%), 260 старше 10 лет (82%). 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.

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

$$T_3 = C_{\text{пасс}} + C_{\text{пасс}} \cdot P_p \quad (3)$$

где T_3 - экономически обусловленная величина тарифа, руб.; $C_{\text{пасс}}$ - фактическая себестоимость перевозки одного пассажира в городском пассажирском транспорте; P_p - норма прибыли, %.

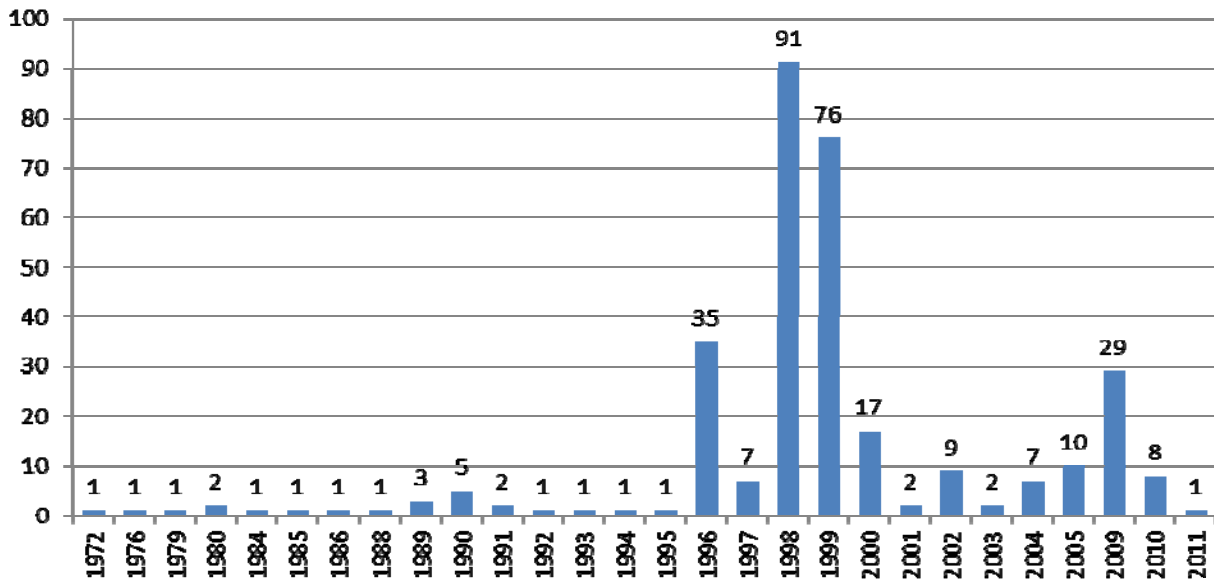


Рис. 2. Распределение парка автобусов МУП «ХПАТП-1» по возрасту

На втором этапе рассчитывают социально ориентированную величину тарифа $T_{со}$ 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

$$T_{со} = \frac{Z_{\text{ту}}}{K_{\text{ф ср}}} \quad (4)$$

где $Z_{\text{ту}}$ - затраты на транспорт; $K_{\text{ф ср}}$ - 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.

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) 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 3. По данной номограмме можно определить требуемые

бюджетные субсидии перевозчикам, если принято решение о величине тарифа, предлагаемого к утверждению.

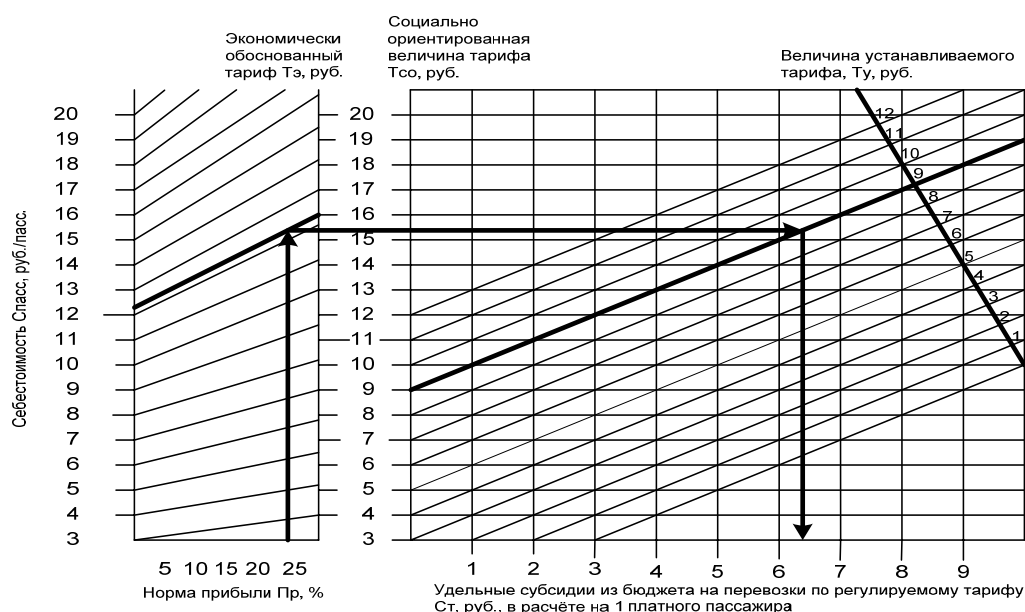


Рис. 3. Номограмма для определения величины тарифа на разовую поездку в городском пассажирском транспорте

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

$$C_6 = C_T \cdot Q_{\text{пл.пасс}} \quad (5)$$

где C_6 – бюджетные субсидии, требуемые для компенсации убытков перевозчика вследствие регулирования тарифов, руб.; C_T – удельные субсидии из бюджета на перевозки по регулируемому тарифу в расчёте на одного платного пассажира, руб.; $Q_{\text{пл.пасс}}$ – прогнозный объём 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 отчётности. Затраты хозяйствующих субъектов, имеющих в своём распоряжении небольшое количество транспортных средств, как правило, ниже затрат муниципальных предприятий с наличием большой численности персонала, производственной базы и парка подвижного состава. Кроме того, хозяйствующие субъекты не 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.

Список литературы

- [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] Трякин К., Шефтер Я. Расчет величины и установление тарифов для автомобильных перевозок / Автомобильный транспорт. – 2007. - №5. – с. 28-32

E-mail:

Загорский И. О. – kafedra-eat@mail.ru