

## Расчет оптимального уровня тарифа на пассажирские перевозки

А.Н. Никитина

Ростовский государственный строительный университет, г. Ростов-на-Дону

Работа общественного транспорта является важным показателем качества жизни в городе и одним из критериев оценки деятельности местных властей. При организации пассажирских перевозок необходимо проведение грамотной ценовой политики, так как от нее зависит финансовая стабильность предприятий транспорта. Влияние на эту проблему оказывает и то, что для значительной части населения транспортные расходы занимают весомую долю в общих потребительских расходах. Необходимо установить такую величину тарифа, при которой не будет уменьшаться спрос на перевозки, и в то же время предприятие будет получать прибыль. 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. То есть экономически обоснованные тарифы должны отражать как интересы пассажиров, так и транспортных предприятий и организаций. Для вычисления оптимального тарифа автором предложено вычислять максимальный уровень тарифа, рассчитанный с учетом платежеспособного спроса населения, и минимального уровня тарифа, который определяется с учетом расходов предприятий на пассажирские перевозки и размера дотации.

Рассчитаем максимальный и минимальный уровень тарифа на пассажирские перевозки для города Ростова-на-Дону.

Для расчета максимального уровня тарифа необходимо следовать алгоритму [1]: 1) определить платежеспособный спрос населения на услуги городского пассажирского транспорта путем установления доли транспортных расходов в среднемесечном доходе жителей области; 2) определить среднемесечный доход как средневзвешенную величину по удельному весу распределения жителей по доходам, т.е. не принимаются в расчет работники, получающие очень низкие и очень высокие доходы; 3) рассчитать максимальный уровень тарифа, превышение которого отрицательно отразится на социальном положении населения; для этого затраты на транспортные услуги (доля транспортных расходов, умноженная на среднемесечный доход) делятся на среднее количество поездок в месяц.

Тариф на пассажирские перевозки установленный органами власти не должен быть выше максимального тарифа, иначе услуги городского пассажирского транспорта не будут доступны для большей части населения.

Максимальный тариф находится по формуле:

$$T_{\max} = (D_{\text{ср.мес}} \cdot U_3) / K_p,$$

где  $T_{\max}$  – максимальный тариф на пассажирские перевозки, руб.;

$D_{\text{ср.мес}}$  - среднемесечный доход, руб.;

$U_3$  – уровень расходов населения на услуги городского пассажирского транспорта, %;

$K_p$  - среднее количество поездок в месяц.

В соответствии с минимальным набором услуг в целом по Российской Федерации и в субъектах Российской Федерации [2] среднее количество поездок в год для формирования объема транспортных услуг определено в размере 482 поездки в год или 40 поездок в месяц.

Согласно Транспортной стратегии, расходы на все виды пассажирского транспорта составляют около 5% суммарных денежных расходов населения [3]. Следовательно доля транспортных расходов на услуги городского пассажирского транспорта в среднемесечном доходе населения  $U_3=0,05$ .

Результат расчета максимального тарифа на пассажирские перевозки приведен в табл.1

Таблица 1

Расчет максимального уровня тарифа		
Год	Среднедушевые денежные доходы населения в месяц, руб.	Максимальный тариф, руб.
2006	7306	9,1
2007	9630	12
2008	12161	15,2
2009	12960	16,2
2010	14507	18,1
2011	15802	19,75

Приведем в табл.2 уровень фактического (установленного) тарифа в городе Ростове-на-Дону, чтобы затем сравнить его с максимальным тарифом.

Таблица 2

Уровень установленного местными властями тарифа	
Год	Размер платы за проезд в общественном транспорте (автобус), руб.
2006	7
2007	7
2008	9
2009	9
2010	11
2011	12,5

Сравнительный анализ максимального тарифа и фактического (установленного органами власти) представим в виде рис. 1

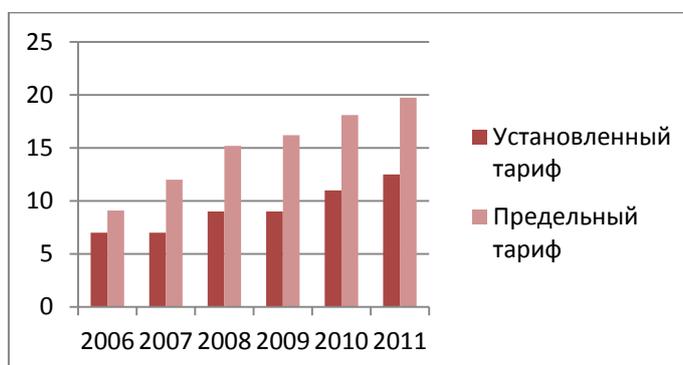


Рис. 1 Значения установленного и максимального тарифа в городе Ростове-на-Дону в 2006-2011 гг.

Таким образом, из рис. 1 видно, что в г.Ростове-на-Дону максимальный тариф на перевозки автобусами на протяжении рассматриваемого периода (2006-2011 гг.) всегда был выше, чем установленный местными властями. Следовательно установленные местными властями тарифы доступны для населения города.

Из проведенного анализа можно сделать вывод, что в дальнейшем необходимо пользоваться предложенным алгоритмом. Так как при установлении тарифов на пассажирские перевозки должны решаться следующие основные задачи: повышение ценовой доступности услуг городского пассажирского транспорта для менее обеспеченных слоев населения; обеспечение ценовой привлекательности услуг городского пассажирского транспорта для среднего класса.

Минимальный тариф на пассажирские перевозки определяется на основе экономической целесообразности и государственного дотирования затрат, связанных с перевозкой льготных пассажиров. Минимальный тариф рассчитывается по формуле:

$$T_{min} = (З+Пр-Рд)/Q,$$

Где  $T_{min}$  - минимальный уровень тарифа на пассажирские перевозки, руб.;

З – прогнозные расходы на перевозку пассажиров, руб.;

Пр – планируемая прибыль, руб.;

Рд – размер дотации на перевозку льготных категорий пассажиров, руб.;

Q – объем перевозок пассажиров, чел.

Результат расчета минимального уровня тарифа на пассажирские перевозки приведен в табл.3

Таблица 3

Расчет минимального уровня тарифа

Год	Расходы по перевозке (З), тыс. руб.	Прибыль (Пр), тыс. руб.	Дотации на перевозку льготных категорий пассажиров (Рд), тыс. руб.	Объем перевозок (Q), тыс. чел.	Минимальный тариф ( $T_{min}$ ), руб.
2006 (действующий тариф)	658978,0	68063,4	100842,0	103241,3	6,1
2008 (расчет на плановый период)	813800,9	162760,2	152631,9	76959,6	10,7
2008 (расчет на плановый период с учетом обследования пассажиропотоков)	813800,9	162760,2	152631,9	86908,9	9,5
2009 (действующий тариф)	857091,6	85709,2	321883,1	83579,8	7,4
2011 (расчет на плановый период)	1140161,0	114016,1	192380,0	67796,4	15,7
2011 (действующий тариф)	941191,9	188238,4	380408,8	87957,9	8,5
2012 (расчет на плановый период)	993282,6	198656,5	346893,0	77598,2	10,9

Так как в г. Ростове-на-Дону экономически обоснованный тариф рассчитывается по фактически понесенным затратам перевозчиков (утвержденная бухгалтерская отчетность) за налоговый период, который был утвержден до отчетного года, в табл. 3 приведены данные рассчитанные с учетом действующего тарифа, а также данные на плановый период.

На рис.2 сравним минимальный тариф, рассчитанный на плановый период и установленный (фактический) тариф на перевозки пассажиров в городе Ростове-на-Дону.

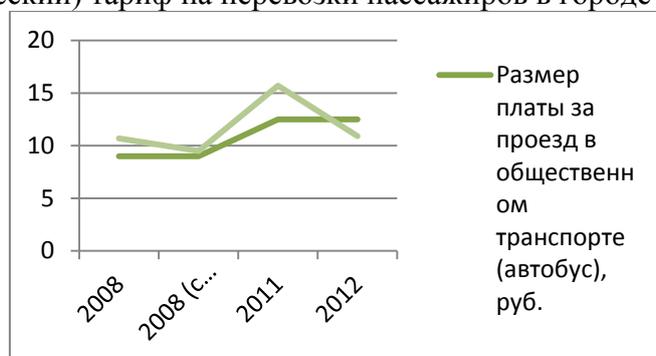


Рис. 2 Значение минимального тарифа, рассчитанного на плановый период и установленного (фактического) тарифа на перевозки пассажиров в городе Ростове-на-Дону

Как видно из рис.2 размер установленного тарифа выше минимального, кроме 2012 года, но это можно объяснить тем, что данные за 2012 год не были еще утверждены местными органами власти.

Сравнение минимального тарифа (по факту) и тарифа, установленного местными органами власти представлены в виде рис.3

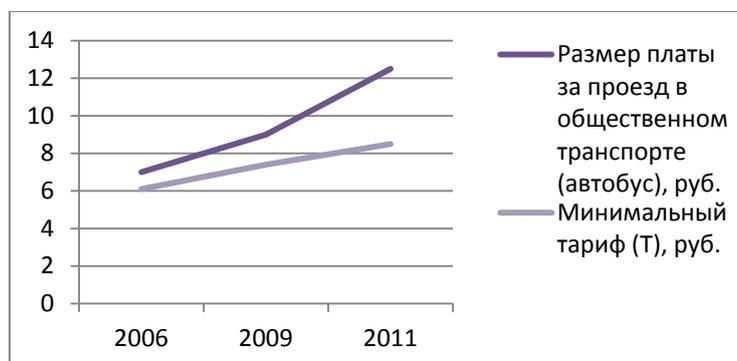


Рис. 3 Значение минимального тарифа (рассчитанного по фактическим затратам) и установленного тарифа на перевозки пассажиров в городе Ростове-на-Дону

Таким образом, можно сделать вывод, что уровень тарифа (Т) на пассажирские перевозки должен находиться в следующем диапазоне:

$$T_{min} < T < T_{max}$$

Так как установление тарифа на пассажирские перевозки ниже минимального не обеспечит предприятие необходимыми доходами для осуществления его деятельности по перевозке пассажиров. А при установлении уровня тарифа на пассажирские перевозки выше максимального снизится спрос на пассажирские перевозки, и это негативно скажется на социальном положении населения.

Делаем вывод, что тарифообразование и утверждение величины тарифов следует рассматривать в числе приоритетных задач региональных и муниципальных властей, направленных на высокую обоснованность тарифов, создание условий для повышения финансово-экономической устойчивости и эффективной работы перевозчиков, улучшение качества предоставляемых услуг с тем, чтобы стимулировать пользование населением услугами общественного пассажирского транспорта в пределах их социально обусловленной и жизненно необходимой транспортной подвижности [4]. Регулирование тарифов должно решать задачу обеспечения обоснованности действующего тарифа с точки зрения методики его расчета, исключать включение в тариф необоснованных затрат, убытков от неэффективной деятельности и т. п.

#### Литература

1. Бычков, В. П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник/В.П. Бычков – М.: ИНФРА-М, 2008. – 384 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-16-002699-2.
2. Постановление Правительства РФ от 17.02.1999 N 192 «Об утверждении Методических рекомендаций по определению потребительской корзины для основных социально-демографических групп населения в целом по Российской Федерации и в субъектах Российской Федерации»
3. И.А.Николаев, С.В.Ефимов, А.М.Калинин, Е.В. Марушкина // Совместный проект телекомпании REN TV, аудиторско-консалтинговой компании ФБК и газеты «Ведомости» «Сколько тратит Россия». Москва, 2004. – 32 с. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fbk.ru/upload/contents/561/2-pitanie.pdf>
4. Тарифообразование на пассажирские перевозки//Автотранспорт: эксплуатация, обслуживание, ремонт. 2007, №12.
5. Крицкий А.М., Зырянов В.В. Логистическая модель оценки качества обслуживания авиапассажиров// Инженерный вестник Дона. № 3, 2008 г.