

Тарифная политика логистической системы городского пассажирского транспорта

А.Н. Никитина, В.П. Миронюк

«Логистический подход главным предполагает не разбиение общественного производства на стадии и фазы, а представление всего производства, взятого в целом, в виде единой, неделимой и взаимосвязанной системы» [1]. То же самой можно сказать и об оказании транспортных услуг. Удовлетворение потребностей потребителей является важным аспектом логистики. Эффективное использование системы в целом, а не отдельных ее частей, при максимальном удовлетворении спроса – такова цель логистики. Говоря о основополагающем принципе логистики – системном подходе, процесс доставки при перевозке пассажиров можно представить в виде системы. Потребность населения в перевозках (наличие спроса) и наличие определенного количества подвижного состава – вход системы. На выходе системы должна осуществляться своевременная доставка пассажиров в пункты назначения. В системе должны соблюдаться ограничения: соблюдение заданного скоростного режима движения автобусов, обеспечение комфортности поездок и выполнение финансовых показателей работы автотранспортных предприятий и др. Цель системы – своевременное удовлетворение спроса на пассажирские перевозки и доставку пассажиров в пункты назначения с надлежащим качеством [1,2,3,4].

Функционирование системы городского пассажирского транспорта делится следующим образом: транспортные предприятия заинтересованы в получении максимально возможной прибыли от осуществления перевозочной деятельности, органы муниципального управления заинтересованы в минимизации нагрузки на бюджет, пассажиры, заинтересованные в доступности услуг городского пассажирского транспорта с позиции их тарифной величины. При этом система должна ориентироваться на высокий уровень оказываемых услуг [5].

В разработанной методике учитывается платежеспособный спрос населения, качество перевозок (показатели качества – коэффициент использования вместимости и коэффициент регулярности) и прибыльность, рентабельность предприятия пассажирского транспорта [6,7]. Расчет тарифа на пассажирские перевозки в этой методике производится в 4 этапа.

На первом этапе определяется минимальный тариф на пассажирские перевозки (T_{\min}), уровень этого тарифа обеспечит предприятия пассажирского транспорта необходимыми доходами. Установление тарифа ниже уровня (T_{\min}) приведет к убыточной деятельности предприятия [8].

На втором этапе определяется максимальный тариф на пассажирские перевозки (T_{\max}). Этот тариф вычисляется с учётом платёжеспособного спроса населения. Здесь учитывается среднедушевые денежные доходы населения и доля транспортных расходов в среднемесячном доходе жителей области. Установление тарифа выше уровня (T_{\max}) приведёт к тому, что население будет не в состоянии оплачивать стоимость поездок в городском пассажирском транспорте [9].

На третьем этапе необходимо рассчитать тариф на пассажирские перевозки с учётом показателя качества (T_k). При расчёте тарифа (T_k) учитываются такие показатели качества как коэффициент использования вместимости подвижного состава и коэффициент регулярности движения [10]. Это обеспечит удовлетворение потребности населения в перевозках по каждому маршруту, использование подвижного состава необходимой вместимости для обеспечения должного уровня обслуживания, регулярность движения (с помощью учета в расчете тарифа на пассажирские перевозки коэффициента регулярности), создание необходимых удобств пассажирам в пути следования (в случае, когда отношение нормативного коэффициента использования вместимости подвижного состава к фактическому находится на достаточно высоком уровне).

Четвёртый этап предполагает сравнение тарифа, рассчитанного с учётом показателя качества (T_k) с минимальным тарифом (T_{min}) и с максимальным тарифом (T_{max}). На основе этого сравнения выработаны следующие рекомендации для установления тарифа на пассажирские перевозки на основании логистического подхода, при этом предполагается, что установленный тариф на пассажирские перевозки равен тарифу на пассажирские перевозки с учетом качества (T_k):

1. Если $T_{min} < T_{max}$ и $T_k > T_{min}$, то муниципалитет может в зависимости от уровня обслуживания определять тариф на пассажирские перевозки с учетом качества (T_k) в пределах от минимального тарифа (T_{min}) до максимального тарифа (T_{max}).

2. Если $T_{min} < T_{max}$, но $T_k < T_{min}$. В этой ситуации предприятие находится в убытке. Необходимо повысить тариф на пассажирские перевозки с учетом качества (T_k) до уровня минимального тарифа (T_{min}) с улучшением качества перевозок. В данном случае можно использовать большее количество подвижного состава на линии, при этом коэффициент использования вместимости станет меньше, снизится время ожидания пассажиров на остановочных пунктах, т.е. уменьшится интервал движения городского пассажирского транспорта. Или повысить коэффициент регулярности движения, выполняя количество рейсов более близкое к плановым.

3. Если $T_{min} < T_{max}$, но $T_k > T_{max}$. Рекомендуется снижать тариф на пассажирские перевозки с учетом качества (T_k) до величины максимального тарифа (T_{max}), но стараться сохранять приемлемое качество.

Логистический подход предполагает учет интересов всех участников перевозочного процесса, при этом затраты должны быть минимальны. В связи с этим, и с учетом вышеописанных проблем, были сформулированы принципы тарифной политики при организации городских пассажирских перевозок, основанные на логистическом подходе:

1. Прибыльность перевозок. При формировании тарифа на пассажирские перевозки необходимо учитывать интересы предприятий

пассажира транспорта. В расчет тарифа на пассажирские перевозки обязательно входят: прогнозные расходы на перевозку пассажиров, планируемая прибыль, размер дотации на перевозку льготных категорий пассажиров, а также страховая надбавка на страхование жизни, здоровья и имущества пассажиров. Причем прогнозные расходы на перевозку пассажиров должны определяться с учетом инфляционных процессов (т.е. индекса инфляции).

2. Доступность услуг городского пассажирского транспорта для населения с точки зрения величины тарифа на пассажирские перевозки. При формировании тарифа на пассажирские перевозки должны быть учтены интересы пассажиров. Поэтому при расчете тарифа на пассажирские перевозки учитываются: среднемесячная заработная плата жителей города, уровень расходов населения на услуги городского пассажирского транспорта, среднее количество поездок в месяц.

3. Учет качества перевозок при тарифообразовании. В результате проведенного анализа было выявлено, что основными показателями, которые можно включить в расчет тарифа на пассажирские перевозки, являются коэффициент использования вместимости подвижного состава и коэффициент регулярности движения.

Таким образом, учитывая принципы тарифной политики при организации пассажирских перевозок и, применяя методику тарифообразования, определяют уровень тарифа на пассажирские перевозки, основанный на логистическом подходе.

Литература

1. Основы логистики: Учебник для вузов / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, С.А. Ширяев, Д.В. Гудков; Под редакцией В.А. Гудкова. – 2-е изд., стереотип. – М.: Горячая линия – Телеком, 2010. – 351 с.: ил.

2. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. / [Пер. с англ. Н. Н. Барышниковой, Б. С. Пинскера]. — М.: ЗАО «Олимп—Бизнес», 2008. — 640 с.

3. Логистика: общественный пассажирский транспорт: Учебник для студентов экономических вузов / Под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 224 с.

4. Модели и методы теории логистики: Учебное пособие. 2-е изд. / Под ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2007. – 448 с.: ил.

5. Гузенко А.В., Мамаев Э.А. / Оптимизация логистических издержек в системе городского пассажирского транспорта. // Вестник Томского государственного университета №327 (Октябрь/2009), 2009. С. 140-145.

6. Flora J. Options for Bus Transport: The Overseas Experience. World bank. October 1995. P.1.

7. Schley F. Urban transport strategy review experiences from Germany and Zurich. Deutsche Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit. January 2001. P.1.

8. Никитина, А.Н., Семчугова, Е.Ю. Формирование тарифа на пассажирские перевозки на основе экономической целесообразности деятельности транспортного предприятия [Электронный ресурс] // «Инженерный вестник Дона», 2012, №4 (том 1). - Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n4p1y2012/1114> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.

9. Никитина, А.Н., Миронюк, В.П. Влияние платежеспособного спроса населения на формирование тарифа на пассажирские перевозки [Электронный ресурс] // «Инженерный вестник Дона», 2012, №4 (том 1). – Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n4p1y2012/1113> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.

10. Большаков А.М. Повышение качества перевозок пассажиров автомобильным транспортом / М-во автомоб. трансп. РСФСР Центральное бюро научн.-техн. информ. обзорная информ. Серия «Пассажирские перевозки автомоб. трансп.». М., 1978. 61 с.