

К. В. ДОЛЯ (Управління Головної державної інспекції на автомобільному транспорті у Харківській області)

## ДИФЕРЕНЦІЙОВАНА ОЦІНКА МІСЬКОЇ ПАСАЖИРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ РОБОТИ

Розглянуто сучасний стан системи тарифоутворення на міському маршрутному пасажирському транспорті. Зазначено, що в умовах діючої системи єдиного тарифу величина плати за проїзд не залежить від відстані поїздки, внаслідок чого величина тарифу не відповідає розміру отриманої пасажирями послуги. Запропоновано диференційований підхід щодо визначення величини тарифу залежно від міської пасажирської транспортної роботи, що буде враховувати інтереси як перевізника, так і пасажирів.

Рассмотрено современное состояние системы тарифообразования на городском маршрутном пассажирском транспорте. Отмечено, что в условиях действующей системы единого тарифа величина платы за проезд не зависит от расстояния поездки, вследствие чего величина тарифа не соответствует размеру получаемой пассажирами услуги. Предложен дифференцированный подход к определению величины тарифа в зависимости от городской пассажирской транспортной работы, что позволит учитывать интересы как перевозчика, так и пассажиров.

The up-to-date tariffs system state of the city route passenger transport is considered. The fare rate as to the current blanket one is noted not to be changing on the travel distance. Consequently, the fare doesn't correspond to the service rate obtained by the passengers. The differentiated approach to determination of fare rate depending upon the city passenger transportation work taking into account the interests of a carrier as well as passengers is suggested.

### Вступ

Транспорт є одним із секторів економіки, результати якого повною мірою відчувають на собі мешканці муніципальних утворень. Це визначає істотний вплив міського пасажирського транспорту як на ефективність міської економіки в цілому, так і на якість реалізації основних соціальних функцій. В умовах розвитку ринкових відносин головна роль у вирішенні проблем даного сектору міського господарства належить виконавчій владі муніципальних утворень. Можливими заходами в цьому напрямку є встановлення обмежень на величину затвердженого тарифу на перевезення з урахуванням соціально-економічних складових і забезпечення належного контролю з боку державних органів.

### Аналіз публікацій

При встановленні тарифу на перевезення слід прагнути до визначення його об'єктивної величини, що сприятиме створенню умов для підвищення фінансово-економічної стійкості й ефективності роботи перевізників, поліпшенню якості послуг і створенню умов, що стимулюють користування населенням послугами пасажирського транспорту [1].

Система тарифів принципово може передбачати різні варіанти оплати пасажирами проїзду на маршрутах міського пасажирського транспорту. В практиці пасажирських перевезень застосування знайшли: система єдиного тарифу і система диференційованих тарифів. При системі єдиного тарифу вартість проїзду пасажира не залежить від відстані поїздки у межах одного маршруту. Диференційовані тарифи (або тарифи за відстанню) передбачають сплату за проїзд пасажирами в залежності від відстані їх поїздки [2, 3].

### Мета дослідження

Метою даної роботи є розробка підходу щодо оцінки міської пасажирської транспортної роботи.

### Основний матеріал

Здебільш тарифи на перевезення пасажирів утворюються шляхом проведення калькуляції, яку перевізник подає до державних органів для затвердження величини тарифу. За даних обставин можливість в коригуванні тарифу більшою частиною належить перевізнику, який при проведенні калькуляції, зменшуючи величину обсягу перевезень з урахуванням змін вартості палива, мастильних матеріалів, має можливість

отримання широкого діапазону значень. Нерідко для встановлення найбільш вигідного для перевізника тарифу останній виконує калькуляцію експлуатаційних витрат з урахуванням використання в якості палива таких марок бензину, як А-95 та А-83, які є технологічно передбаченими для експлуатації багатьох марок пасажирського транспорту, що використовуються в даний час на ринку пасажирських перевезень. Проте в дійсності зазначені транспортні засоби використовують газове пальне, що значно зменшує собівартість перевезень і, як наслідок, збільшує прибуток перевізника. Використовуючи таку постановку питання, перевізники масово підвищують тарифи у період сезонних коливань вартості палива (весна, осінь). Підвищення тарифу на перевезення весною надає можливість в отриманні звичного перевізнику прибутку влітку, при сезонному зниженні обсягів перевезень. Восени підвищення тарифу зберігає прибуток перевізника при збільшенні витрат палива на експлуатацію транспортних засобів в зимовий період.

Спираючись на отриману від перевізника заяву про підвищення тарифу на перевезення пасажирів на маршруті, державні органи недостатньо уваги приділяють перевірці відповідності проведеної калькуляції до реальних умов. Однією з причин такого становища є відсутність власної служби з обстежень пасажиропотоків у муніципальній владі та можливості замовлення даних обстежень (через обмеженість місцевих бюджетів).

Таким чином, з урахуванням відсутності належного контролю з боку державної влади у перевірці використаних перевізником первинних даних для обчислення собівартості перевезень, регулювання тарифу на проїзд у міському пасажирському транспорті фактично передано в руки перевізників, які, скориставшись можливістю, прагнуть до встановлення величини тарифу, виходячи з власних потреб, та нехтують інтересами пасажирів. Це призвело до ситуації, при якій очевидно різні в техніко-економічному порівнянні маршрути, мають однакову величину плати за проїзд.

Розрахунок економічно обумовленої величини тарифу на міські перевезення можливо проводити за наступною формулою [1]:

$$T = [P(1 + H/100)]/Q, \quad (1)$$

де  $P$  – величина економічно обґрунтованих витрат на експлуатаційну діяльність підприємства, отримана в результаті розрахунку бізнес-планів, грн;

$H$  – середня економічно обґрунтована норма валового прибутку перевізників, %;

$Q$  – планований обсяг перевезень пасажирів, пас.

Змінні витрати перевізника є кількісним показником, величина якого прямо пропорційно залежить від пробігу транспортного засобу. Це обумовлює аналогічний вид залежності між пробігом та загальною величиною витрат на експлуатаційну діяльність підприємства. В той же час, спостерігається прямо пропорційна залежність величини тарифу від значення загальних витрат на експлуатаційну діяльність підприємства, рівня рентабельності перевезень та зворотно пропорційна від планованого обсягу перевезень пасажирів.

Пробіг, а як наслідок і експлуатаційні витрати на паливно-мастильні матеріали перевізника обумовлені довжиною маршруту.

З метою визначення впливу довжини маршруту на величину тарифу проведемо розрахунки для наступних вихідних умов: перевезення здійснюються автобусами ПА3-322305; вид палива – пропан; кількість перевезених пасажирів за рейс – 40; державні субсидії відсутні, як наслідок, пільговий контингент відсутній; рівень рентабельності двадцять відсотків, довжина маршруту п'ять, десять та п'ятнадцять кілометрів; інші параметри, що використовуються для проведення розрахунків, приймаємо постійними. Отримані значення використовуємо для побудови графіку залежності величини економічно обґрунтованого тарифу ( $T$ ) від довжини маршруту ( $L_m$ ) (рис. 1). Отримані дані використовуємо для визначення функціональної залежності тарифу від довжини маршруту методом математичної прямої інтерполяції (формула Лагранжа):

$$T = 0,59(L_m - 15)(L_m - 10)/50 - 0,73(L_m - 5) \times \\ \times (L_m - 15)/25 + 0,84(L_m - 5)(L_m - 10)/25, \quad (2)$$

де  $L_m$  – довжина маршруту.

Водночас не є правомірним вживання єдиного тарифу на перевезення пасажирів за маршрутом в цілому, а саме: користувач під час здійснення маршрутної поїздки, не має можливості скористатись послугою з перевезення на одну одиницю відстані або на декілька таких одиниць.

В умовах єдиного тарифу пасажир сплачує за проїзд встановлену величину тарифу незалежно від розміру отриманої послуги. Таким чином, пасажир позбавлений можливості сплачувати за дійсно отримані ними послуги.

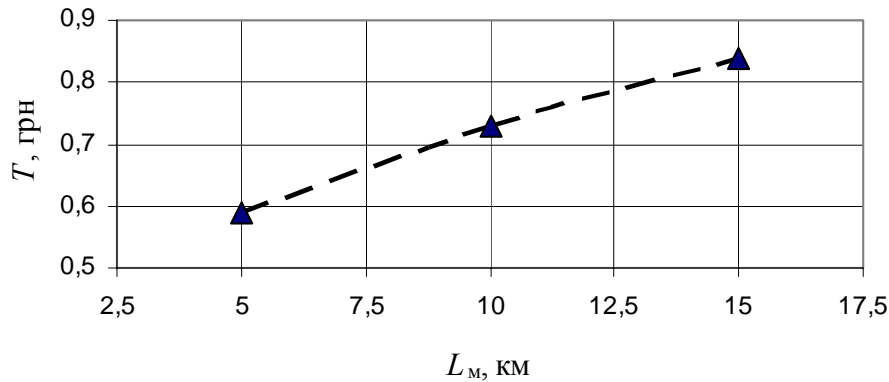


Рис. 1. Залежність величини економічно обґрунтованого тарифу від довжини маршруту

Скасування даної невідповідності можливо шляхом встановлення величини тарифу та отримання плати за проїзд залежно від її відстані. Для цього розіб'ємо маршрут довжиною  $L$  на  $j$  частин, при цьому частини  $j$  є його підмаршрутами. На основі даних про обсяги перевезень для виділених частинах маршруту обчислимо тарифи на перевезення пасажирів для всіх підмаршрутів.

Пасажир, користуючись послугою з перевезення, має можливість проїзду від ділянки  $L_1$  до  $L_j$ , у даній ситуації тариф його проїзду складатиме  $T = T_1 + T_2 + \dots + T_j$ .

Для отримання максимально уточненого тарифу кількість частин  $j$  має наближуватись до нескінченності, проте це призводить до неможливості вживання даного методу тарифікації на практиці. Для практичного застосування даного методу зональної оплати проїзду розіб'ємо маршрут на підмаршрути по зупинках із максимальним пасажирообміном. Для отриманих підмаршрутів (зон) розраховуються тарифи.

Особа, відповідальна за збір коштів за проїзд пасажирів, забезпечується квитками, підтверджуючими здійснення плати, для кожної зони окремо. Таким чином, пасажир отримує у касира декілька квитків та сплачує сумарну вартість проїзду по зонах, або один квиток у разі переміщення в межах однієї зони. При цьому величина плати за проїзд становитиме:

$$T = \sum_{j=1}^n T_j, \quad (3)$$

де  $T_j$  – тариф на перевезення у відповідній зоні;  
 $n$  – кількість тарифних зон.

Таким чином, запропонований метод тарифікації дозволяє застосовувати диференційовану величину сплати пасажирами за проїзд залежно від його відстані. Це забезпечить отримання перевізником величини прибутку залеж-

но від виконаної транспортної роботи, а пасажиру витрати коштів згідно до отриманої послуги.

### Висновки

Сучасний стан тарифоутворення на міському маршрутному пасажирському транспорті характеризується недостатньо належним контролем з боку державних органів. Це призводить до економічно безпідставних тарифів, які завищують витрати населення на переміщення, та позбавляють можливості направлення даних коштів на задоволення інших потреб, що в свою чергу гальмує соціально-економічний розвиток населення.

Встановлення величини тарифу залежно від відстані поїздки забезпечить отримання перевізником величини прибутку залежно від виконаної транспортної роботи, а пасажиру – сплату за проїзд згідно до отриманої послуги.

### БІБЛЮГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Шефтер, Я. И. Разработка методических рекомендаций по тарифообразованию на пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщении [Текст] / Я. И. Шефтер. – М.: НИИАТ, 2005. – 64 с.
2. Спирин, И. В. Перевозка пассажиров городским транспортом [Текст] / И. В. Спирин. – М.: Академкнига, 2004. – 413 с.
3. Анисимов, А. П. Экономика, организация и планирование работы автомобильного транспорта [Текст] / А. П. Анисимов, В. К. Юфин. – М.: Транспорт, 1980. – 328 с.

Надійшла до редколегії 31.03.2008.