

Влияние платежеспособного спроса населения на формирование тарифа на пассажирские перевозки

А.Н. Никитина, В.П. Миронюк

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

Городской пассажирский транспорт в целом является подсистемой и областью взаимодействия трех более общих систем: город (как экономическое образование), транспорт (как отрасль, выполняющая услуги по перевозке), население (пассажиры - клиенты с определенными потребностями в перевозке). Городской общественный транспорт обеспечивает транспортную подвижность основной части населения. Именно поэтому существенное отставание развития пассажирского транспорта от потребности населения в передвижениях вызывает социально-экономические проблемы и негативно сказывается на работе других отраслей экономики города. 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. Тарифная политика должна стимулировать различные транспортно-экономические связи, обеспечивать социально-значимые перевозки и доступность жизненно важных транспортных услуг для всех без исключения слоев населения. Усилия транспортников должны быть направлены на повышение эффективности транспорта при сочетании государственных и региональных интересов, интересов населения и транспортных предприятий.

Между тарифами и спросом на перевозки имеется явно выраженная обратная зависимость: чем выше тариф данного вида транспорта, тем ниже будет спрос на его услуги. Одной из причин этого явления является рост конкуренции на рынке пассажирских перевозок, так как в настоящее время во многих городах и населенных пунктах Российской Федерации успешно функционируют транспортные компании негосударственной собственности, осуществляющие маршрутизированные перевозки пассажиров микроавтобусами на маршрутах, параллельных маршрутам муниципального наземного автобусного транспорта. Несмотря на относительно более высокую стоимость перевозок, данный вид транспорта, как обеспечивающий более высокое качество транспортного обслуживания, переключил на себя часть пассажиропотока за счет населения, обладающего платежеспособным спросом на данный вид услуг. В данной ситуации можно повысить величину тарифа там, где транспорт является предметом удобства (например, маршрутное такси), но здесь надо учитывать, что качество перевозок при этом не должно понижаться.

Государственный контроль должен быть направлен, прежде всего, на ограничение необоснованного роста стоимости пассажирских транспортных услуг потому, что увеличение тарифов на пассажирском транспорте снижает общий уровень жизни населения. Очевидно, что регулирование тарифов должно обеспечивать обоснованность действующего тарифа с точки зрения методики его расчета, исключает включение в тариф необоснованных затрат, убытков от неэффективной деятельности перевозчиков, завышенной рентабельности.

Предложено рассчитать насколько фактический тариф на пассажирские перевозки доступен для населения (на примере города Ростова-на-Дону за 2006-2011гг). Сначала рассчитаем уровень транспортных расходов для населения в процентах от среднемесячной заработной платы, прожиточного минимума, минимального размера оплаты труда в городе Ростове-на-Дону в 2006-2011 гг. [1]. Расчеты представим в виде табл. 1.

Таблица 1

Уровень транспортных расходов для населения в процентах от среднемесячной заработной платы, прожиточного минимума, минимального размера оплаты труда в городе Ростове-на-Дону в 2006-2011 гг.

Годы	Среднемесячная зарплата по Ростовской области, руб.	Прожиточный минимум, рублей/месяц	Минимальный размер оплаты труда, руб.	Размер платы за проезд в общественном транспорте (автобус), руб.	Стоимость 40 поездок в месяц, руб.	Ежемесячные расходы на транспорт от среднемесячной зарплаты, %.	Ежемесячные расходы на транспорт от прожиточного минимума, %.	Ежемесячные расходы на транспорт от минимального размера оплаты труда, %.
2006	7568,9	3422	1100	7	280	3,7	8,18	25,45
2007	9779,6	3847	2300	7	280	2,86	7,28	12,17
2008	12539,0	4593	2300	9	360	2,87	7,84	15,65
2009	13882,5	5153	4330	9	360	2,59	6,99	8,31
2010	15243,9	5688	4330	11	440	2,89	7,74	10,16
2011	17087	6369	4611	12,5	500	2,93	7,85	10,84

Из рис.1 видно, что с повышением среднемесячной заработной платы уровень ежемесячных расходов на транспорт имеет явно выраженную динамику роста. Следовательно, в 2006-2011 гг. пользование услугами общественного городского транспорта в г. Ростове-на-Дону было доступно для большинства населения.

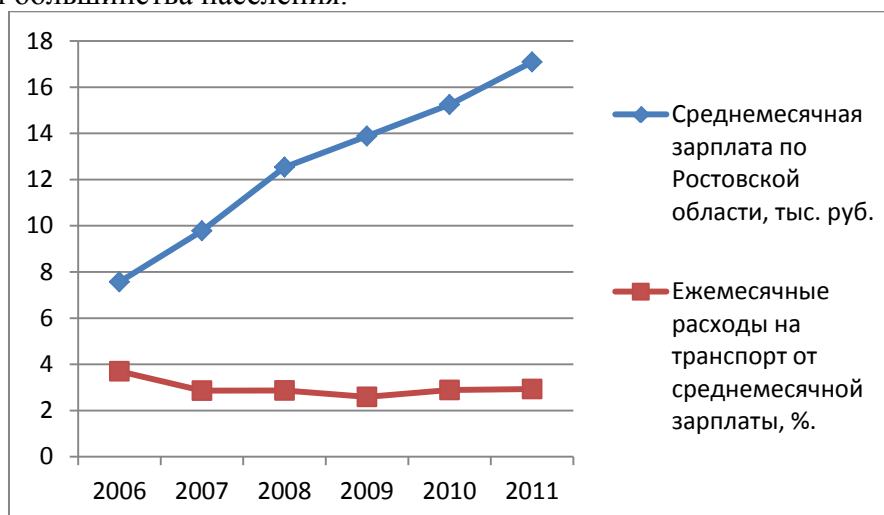


Рис. 1 Динамика уровня среднемесячной заработной платы и ежемесячных расходов в г. Ростове-на-Дону в 2006-2011 гг.

Для того, чтобы гарантированно обеспечить население транспортными услугами необходимо действовать в соответствии со следующим алгоритмом [2]:

1) определить уровень расходов населения на услуги городского пассажирского транспорта путем установления доли транспортных расходов в среднемесячном доходе жителей области;

2) определить среднемесячный 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 предельный уровень тарифа, превышение которого отрицательно отразится на социальном положении населения, для этого затраты на транспортные услуги

(доля транспортных расходов, умноженная на среднемесячный доход) делятся на среднее количество поездок в месяц.

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

Предельный тариф находится по формуле:

$$T = (D_{\text{ср.мес}} \cdot U_z) / K_{\text{п}},$$

где T – предельный тариф на пассажирские перевозки, руб.;

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

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

$K_{\text{п}}$ - среднее количество поездок в месяц.

В соответствии с минимальным набором услуг в целом по Российской Федерации и в субъектах Российской Федерации [3] 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 [4]. Следовательно уровень расходов населения на услуги городского пассажирского транспорта $U_z=0,05$.

Результат расчета предельного тарифа на пассажирские перевозки приведен в табл.2

Таблица 2

Расчет предельного уровня тарифа

Годы	Среднедушевые денежные доходы населения в месяц, руб.	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

Сравнительный анализ предельного тарифа и фактического (установленного органами власти) представим в виде рис.2

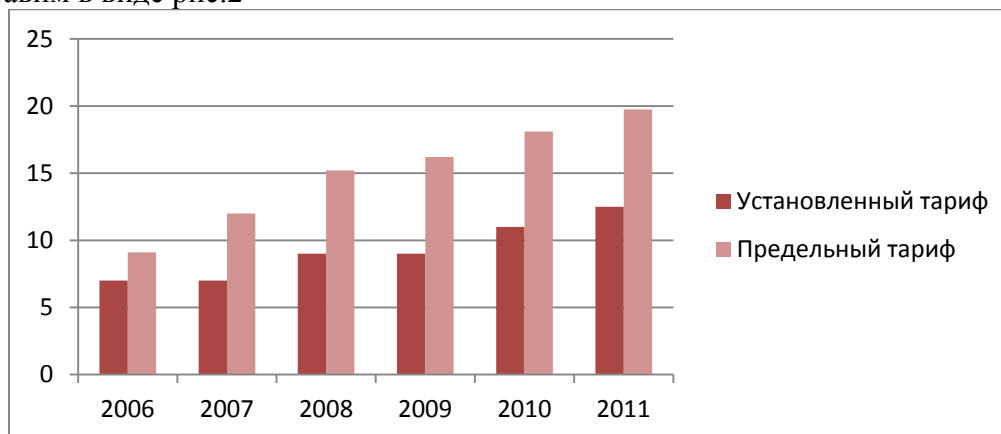


Рис. 2 Значения установленного и предельного тарифа в городе Ростове-на-Дону в 2006-2011 гг.

Таким образом, из рис. 2 видно, что в г.Ростове-на-Дону предельный тариф на протяжении рассматриваемого периода (2006-2011 гг.) всегда был выше. Следовательно, установленные местными властями тарифы доступны для населения города.

Из проведенного анализа можно сделать вывод, что в дальнейшем при расчете и утверждении тарифа на пассажирские перевозки 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.

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.

Литература

1. Информация по субъектам РФ, расположенным на территории Южного Федерального округа [Электронный ресурс]. URL: <http://rostov.gks.ru/digital/region10/default.aspx>
2. Бычков, В. П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник/В.П. Бычков – М.: ИНФРА-М, 2008. – 384 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-16-002699-2.
3. 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»
4. 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>
5. Зырянов В.В., Моделирование при транспортном обслуживании мега-событий // Инженерный вестник Дона №4, 2011