

*С. Е. Гуляевский*

## **МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ СОЦИАЛЬНЫХ ТАРИФОВ НА УСЛУГИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

*Работа представлена кафедрой антикризисного управления предприятием и персоналом  
Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций.  
Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор Г. М. Курошева*

**В статье рассмотрены проблемы тарифообразования на предприятиях городского пассажирского транспорта. Предложен методический подход к формированию тарифов на услуги предприятий городского пассажирского транспорта с учетом обслуживания льготных пассажиров, страхования и сложившейся ситуации на рынке.**

**The article touches upon the problems of tariff formation by enterprises of municipal passenger transport. The author suggests a technical approach to formation of tariffs on these enterprises' services taking into account provision of services for concessionary passengers, insurance and run of the market.**

Характер подвижности населения, уровень развития производства и торговли определяют спрос на услуги транспорта. Транспорт является системообразующим фактором, влияя на уровень жизни и развитие производительных сил. Городской пассажирский транспорт (ГПТ) обеспечивает основную часть трудовых поездок населения и является важнейшей составной частью городской инфраструктуры. Социально-экономические преобразования, произошедшие в период перехода к рыночным отношениям, нарушили работоспособность системы организации и управления в транспортной сфере. Работа предприятий ГПТ значительно ухудшилась, тарифы резко выросли, замедлился процесс обновления парка подвижного состава, особенно автобусного и таксомоторного, несоразмерно выросла его стоимость, ухуд-

шилось состояние ремонтной базы, замедлилось строительство магистралей. Это привело к снижению рентабельности этих предприятий, а также к росту численности ДТП и ухудшению экологической обстановки в городах.

С повышением цен на энергоносители, подвижной состав, запасные части и материалы резко ухудшились экономические результаты деятельности ГПТ (табл. 1). Одновременно с этим наблюдается неудовлетворительная динамика уровня качества обслуживания, а также эксплуатационных показателей как для системы в целом, так и по отдельным видам городского транспорта. Несовершенная система финансирования ГПТ и недостаточность средств для его развития привели к тому, что потребность в передвижениях населения в городе растет, а провозные способности системы ГПТ снижаются.

**Таблица 1**  
**Темпы прироста (снижения) показателей работы городского транспорта за период с 1990 по 2003 гг. по России (%)**

Вид транспорта	Объем перевезенных пассажиров	Количество городов, имеющих транспорт	Среднесписочное число транспортнх средств	Коэффициент использования парка
Автобусный	-37,48	-11,03	-17,91	-10,15
Таксомоторный	-98	-86	-	-
Трамвайный	5	-4,29	-26,17	-11,39
Троллейбусный	21	5,88	-16,2	-2,46
Метро	13	20	13,46	0,81

Из приведенной табл. 1 видно, что наибольшее снижение показателей произошло на автобусном и таксомоторном транспорте.

Одним из ключевых факторов снижения показателей работы ГПТ является необоснованность применяемых моделей тарифообразования. Анализ существующих моделей тарифов выявил их преимущества и недостатки (табл. 2), но не в одной из них не учитывается обслуживание многими предприятиями ГПТ льготных пассажиров и страхование безопасности жизни потребителей.

С учетом выявленных автором достоинств и недостатков разработан методи-

ческий подход к определению тарифов на услуги ГПТ. Этот подход предполагает определение тарифа в несколько этапов.

На первом этапе определяется тариф методом, основанным на экономической целесообразности с учетом государственного дотирования. Новым дополнением к определению тарифа является учет в нем ставки страхования безопасности жизни пассажира. Тогда модель тарифа приобретает следующий вид:

$$T_n = \frac{(З + П - Д)}{Q} + J; \quad (1)$$

где  $T_n$  – тариф на перевозку одного пассажира;  $З$  – эксплуатационные затраты

Модели тарифообразования

Модель тарифообразования	Формула для расчета	Положительные стороны	Отрицательные стороны
Ориентированная на издержки	$T = \frac{3 + П}{Qn}$ <p>где 3 – затраты предприятия, П - прибыль предприятия, Qn – объем перевозок.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Компания имеет всю информацию, на основе которой строится тариф.</li> <li>2. Простота расчета</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Не учитывает колебания конъюнктуры рынка</li> <li>2. Не учитывает тарифы конкурентов</li> <li>3. Может привести к неоптимальным ценовым решениям</li> </ol>
Ориентированная на потребителя	$T_{спр} = \frac{C * (1 + R) * Q}{Pr}$ <p>где <math>T_{спр}</math> – тариф, уравнивающий спрос и предложение услуг; C – себестоимость услуги; R – средняя норма рентабельности услуг; Q – уровень спроса на данный вид услуг; Pr – уровень предложения на данный вид услуг.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Стимулирует повышение спроса</li> <li>2. Способствует захвату новых сегментов рынка</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Не учитывает цен конкурентов</li> <li>2. Может привести к потерям</li> <li>3. Сложность расчета, вызванная отсутствием информации</li> </ol>
Ориентированная на конкурентов	$T = T_k \pm K_p$ <p>где <math>T_k</math> – тариф конкурентов; <math>K_p</math> – поправочные коэффициенты в зависимости от качества и условий предоставления услуги.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Учитывает колебания рынка</li> <li>2. Способствует развитию конкуренции и улучшению качества услуг</li> <li>3. Прост в расчете</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Не учитывает особенности предприятия и его состояния</li> <li>2. Не рассматривает снижение тарифа, как способ расширения своей доли (если состояние предприятия позволяет это сделать)</li> <li>3. Неточная оценка коэффициента поправки</li> </ol>

по перевозке пассажиров;  $П$  – прибыль;  $Q$  – объем перевозок;  $J$  – страховая надбавка (покрывающая затраты, связанные со страхованием безопасности жизни пассажира).

Дотируемые расходы ( $D$ ) из государственных бюджетов на реализацию прав и льгот различных категорий пассажиров, определяются по формуле

$$D = Q_{пл.} \cdot T - D_{п.л.},$$

где  $Q_{пл.}$  – объем перевозок населения, пользующегося льготами;  $T = (3 + П) / Q$  – тарифная ставка без льгот; значение  $Q_{пл.} \cdot T$  позволяет определить, сколько бы предприятие могло получить дополнительных доходов, если не было бы льготных пасса-

жиров;  $D_{п.л.}$  – доходы, которые предприятие получит от перевозки частично льготных пассажиров.

Для внедрения в практику метода расчета тарифа необходимо возобновить учет перевезенных пассажиров, имеющих льготы, что позволит определить величину объема перевозок пассажиров всех категорий. Такой подход позволит определить необходимую долю дотаций государства для обеспечения льготных перевозок и тариф, который обеспечит безубыточную деятельность ГПТ.

На втором этапе необходимо рассчитать тариф, учитывающий конкуренцию на рынке транспортных услуг. Наиболее простым способом является определение

среднего тарифа на перевозку пассажиров по городу:

$$T_k = \frac{1}{n} * \sum_{i=1}^n T_i; \quad (2)$$

где  $T_k$  – усредненный тариф у коммерческих перевозчиков;  $T_i$  – тариф  $i$ -го перевозчика;  $n$  – количество перевозчиков.

На третьем этапе расчета тарифа необходимо учесть влияние величины тарифа на решение потребителя при выборе способа передвижения. Здесь целесообразно использовать методику, разработанную А. С. Михайловым и В. В. Хмель-

ницким (тариф, определяемый этой методикой, обозначим  $T_0$ ).

Недостатком этой методики является обработка большого количества статистических данных, сложность расчета, использование коэффициентов, не имеющих точной оценки, с вероятностным характером.

Полученный в процессе исследования, тариф  $T_n$  необходимо сопоставить с тарифом, ориентированным на конкурентов и тарифом, ориентированным на потребителей (табл. 3).

**Таблица 3**

**Сравнение различных тарифов и рекомендуемые мероприятия**

Тариф	Рекомендуемые действия
1. $T_p < T_k$	Целесообразно
$T_p < T_0$	поднять тариф на проезд до величины $T_0$
2. $T_p < T_k$ $T_p > T_0$	Необходимо улучшение качества услуги путем увеличение частоты движения автобусов для поднятия величины $T_0$ , обусловленное снижением времени ожидания
3. $T_p > T_k$ $T_p < T_0$	Необходимо поднять качество услуги в целом, чтобы превосходить конкурентов, и соответственно не вызвать отток клиентов
4. $T_p > T_k$ $T_k > T_0$	Необходимо снижение тарифа $T_p$ , до величины $T_0$ .

Формирование тарифа на услуги ГПТ на третьем этапе носит вероятностный характер и требует большого количества обработки статистической информации. Внедрение разработанного подхода к определению тарифа на услуги городского пассажирского транспорта будет способствовать установлению наиболее оптимального тарифа, учитывающего колеба-

ния рынка транспортных услуг, предпочтения потребителя, количество обслуживаемых льготных пассажиров, страхование потребителей услуги и потребности предприятия в государственных дотациях. Это обеспечит рост эффективности деятельности предприятий ГПТ и улучшение качества обслуживания населения в крупном городе.