

УДК 656.031.54

## АНАЛІЗ ТАРИФНИХ СИСТЕМ ОПЛАТИ ПОСЛУГ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Ю. А. Федчук, С. А. Токарець

студенти 5 курсу, група ОПУАТм-51, навчально-науковий механічний інститут

Науковий керівник – к.т.н., доцент М. Є. Кристопчук

*Національний університет водного господарства та природокористування,  
м. Рівне, Україна*

**В статті визначено основні особливості організації роботи міського пасажирського транспорту та проведено аналіз систем тарифів послуги з пасажирських перевезень.**

**Ключові слова:** організація перевезень, міські пасажирські перевезення, тарифні системи.

**В статье установлены основные особенности организации работы городского пассажирского транспорта и проанализированы системы тарифов на услуги по перевозке пассажиров.**

**Ключевые слова:** организация перевозок, городские пассажирские перевозки, тарифные системы.

**In article the basic features of the organization of the work of the urban passenger transport tariff system and analyzed services on transportation of passengers.**

**Keywords:** organization of transport, urban passenger transport, tariff system.

**Вступ.** Пасажирський транспорт є невід'ємним елементом транспортної системи, у тій її частині, що забезпечує пересування людей по території країни, міста. Шляхи сполучення, транспортні засоби, технічне обладнання і механізми, засоби управління та зв'язку об'єднані системою технологічних, технічних, інформаційних, правових і економічних відносин в кінцевому результаті формують транспортну систему. Для ефективного функціонування різних видів транспорту виділяють сфери їх взаємодії.

Відомо [1-4], що від міського пасажирського транспорту залежить господарська і соціальна обстановка в місті, розвиток продуктивних сил. Як показує статистика, до 90 % жителів міст регулярно або періодично користується послугами пасажирського автомобільного транспорту. При цьому, систему міського пасажирського транспорту можна розглядати як об'єкт управління і враховувати його особливості. По-перше, послуги міського пасажирського транспорту мають місцевий характер, тобто вони можуть бути спожиті там, де виробляється. У зв'язку з цим управління системою міського пасажирського транспорту здійснюється на місцевому рівні і повністю підпорядковуються місцевим органам влади.

По-друге, це винятковий взаємозв'язок усіх елементів системи. Міський пасажирський транспорт - не просто комплекс окремих підприємств, які здійснюють процес перевезення пасажирів за певними маршрутами, а значною мірою взаємозв'язана система, елементами якої є підприємства, що надають послуги з перевезення пасажирів. Взаємозв'язок елементів системи відбувається на різних рівнях.

**Аналіз останніх досліджень.** Аналізуючи закордонні системи [5-7], можна перейняти їхній досвід і застосувати їх на практиці в Україні. Розглянемо досвід декількох європейських країн.

Аналіз тенденцій розвитку пасажирського транспорту в Європі вказує на те, що Чеська Республіка та ряд інших країн ЄС мають певні особливості становлення та організації роботи міського пасажирського транспорту. Основні особливості подано на рис. 1.



Рис. 1. Особливості організації роботи міського пасажирського транспорту в Чеській Республіці

Найбільш вагомою характеристикою системи пасажирських перевезень в Чеській Республіці, яка суттєво відрізняється від української [2, 4, 6-7], є застосування інтермодальної транспортної системи. Інтермодальна транспортна система являє собою такий спосіб забезпечення функціонування громадського транспорту на певній території або в районі, в яких декілька видів міського транспорту (автобус, трамвай, тролейбус та метро), створюючи чітку і просту систему взаємопов'язаних маршрутів, здійснюють переміщення пасажирів за єдиним тарифом, дотримуючись певних умов перевезень та регулярні інтервали між сполученнями. Основний зміст згаданої системи розкрито у вигляді структурно-логічної схеми (див. рис. 2).

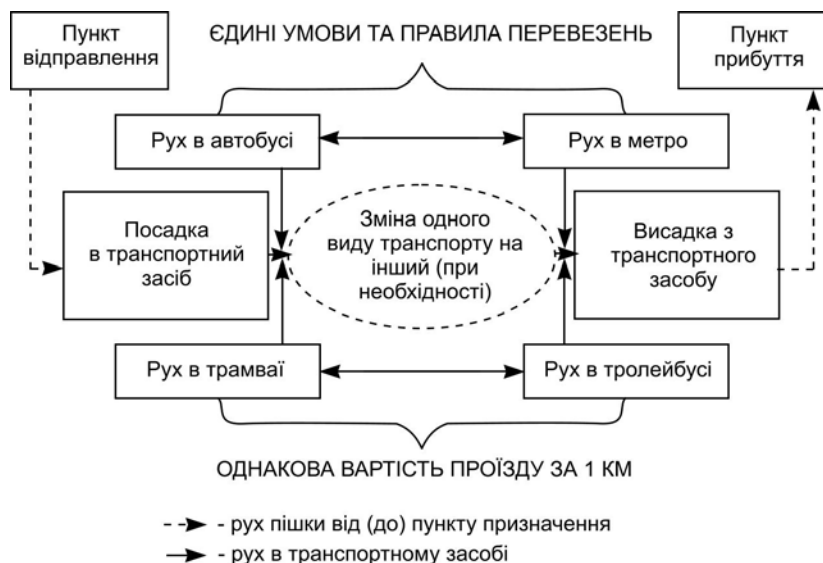


Рис. 2. Система міського пасажирського транспорту в Чеській Республіці

Інша особливість досвіду Чехії при організації роботи міського транспорту полягає в тому, що весь існуючий пасажирський транспорт міста знаходиться в компетенції єдиного органу – муніципалітету (або магістрату). Наявність єдиного власника на весь рухомий склад транспорту міста в особі магістрату сприяє більш ефективному його використанню.

Величина тарифу в даній країні залежить не від дальності поїздки, як в Італії, Німеччині та інших європейських країнах, і навіть не є однаковою для всіх пасажирів, незалежно від дальності перевезення, як то діє в Україні та США. Система оплати представлена в табл. 1, і вказує той факт, що в Чеській Республіці, як і в інших економічно та соціально розвинених країнах світу, діє певна система пільг для окремих категорій населення.

Таблиця 1

Усереднені тарифи на пасажирські перевезення міським транспортом в Чеській Республіці

Тип транспортного документа (квитка)	Вартість проїзду для певної категорії пасажирів в чеських кронах/євро		
	Діти від 6 до 15 років (у деяких випадках студенти)	Особи віком старше 15 років	Особи віком старше 70 років
2 зупинки	7 / 0,27	14 / 0,54	7 / 0,27
15/30* хвилин	9 / 0,35	18 / 0,7	9 / 0,35
60/75* хвилин	11 / 0,42	22 / 0,84	11 / 0,42
24 години	40 / 1,54	40 / 1,54	40 / 1,54
30 днів	265 / 10,2	530 / 20,4	240 / 9,23
90 днів	640 / 24,6	1280 / 49,2	-

Примітка: \* - тривалість дії квитка в святкові та вихідні дні.

Вартість проїзду пасажирів встановлюється відповідно до тривалості його подорожі та кількості пересадок, які ним будуть зроблені. Застосування подібної тарифної політики сприяє популяризації міського транспорту та заохоченню населення до нього через встановлення відносно низької вартості за проїзд.

Цікавим є досвід Фінляндії [6]. Фіни, порівняно з іншими європейцями, їздять дуже багато. Кілометраж, що припадає на одного фіна, більше, ніж у інших країнах Європейського співтовариства. Громадський транспорт здебільшого утримує себе самостійно. Держава допомагає його фінансувати, купуючи (замовляючи) деякі транспортні послуги у підприємств цього сектора. Вона фінансує переважно економічно не вигідні, але важливі залізничні та автобусні маршрути в мало заселених районах. Загалом частка державного фінансування громадського транспорту становить 17%. Рівень обслуговування пасажирів підвищується завдяки будівництву пересадочних вузлів та станцій, які об'єднують різні види транспорту, і де пасажир може досить швидко пересісти з одного виду транспорту на інший. Фінська транспортна система одна з перших почала використовувати електронні способи оплати за проїзд. Після деяких експериментів, що проводилися в середині 80-х років, були розроблені справжні смарт-картки - електронні, безготівкові кошти в розрахунках пасажирів на транспорті. Система міського транспорту Фінляндії є найекономічнішою та найбезпечнішою в Європі.

Нині варто було б звернути увагу на закордонні системи оплати послуг міського пасажирського транспорту та запроваджувати такі підходи в Україні. Ефективна реалізація зазначених принципів можлива за умови чітко налагодженої в організаційному й технологічному аспектах системи відносин: населення - перевізники - адміністрація міста.

Тарифи пропонуються розглядати як ціну, так як рівень отриманих доходів, який визначається лише ціною транспортної роботи, обумовлює можливість подальшого існування автотранспортного підприємства (АТП) в мінливих умовах ринку. Розглянемо різницю між тарифом і ціною.

Тариф – це офіційно встановлений розмір оплати, оподаткування чого-небудь. Пасажирський тариф – це система цін, яка включає затверджені у встановленому порядку розміри плати за перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу, а також правила їх обчислення та застосування. Ціна – це вартість товару чи послуги у грошовому виразі [1, 2, 4]. Порівняння деяких характеристик тарифів і цін наводяться в табл. 2.

Порівняння показує що ціна відповідає потребам ринку, а тариф більш підходить адміністративним методам регулювання економіки.

**Методика досліджень.** Щодо тарифу, то методика визначення рівня тарифів на послуги пасажирського автотранспорту загального користування відповідає положенням Законів України "Про автомобільний транспорт", "Про ціни і ціноутворення", "Про оподаткування прибутку підприємств" та інших нормативно-правових актів, які є базою при

формуванні вартісної основи послуг з перевезень пасажирів автотранспортом загального користування.

Методика визначення тарифу включає:

- порядок формування тарифів на автобусні перевезення маршрутами загального користування в приміському і міжміському сполученнях з урахуванням конкретних умов експлуатації;

- порядок розрахунків собівартості перевезень на основі економічно обґрунтованих величин витрат;

- порядок розрахунку тарифів на автобусні перевезення в приміському сполученні з урахуванням обсягів перевезень пільгових категорій пасажирів та фінансових можливостей відповідних бюджетів щодо відшкодування втрат доходів перевізників.

Таблиця 2

Порівняльна характеристика тарифу і цін

Параметри	Тариф	Ціна
Хто розраховує	Держава, підприємство з обов'язковим затвердженням державними органами	Підприємство
Наявність державного регулювання та контролю	Обов'язкова	Можлива
Межі	Визначає держава	Визначає підприємство, можливе втручання держави
Правила обчислення	Визначає держава	Визначає підприємство, контроль з боку держави
Регулювання	Регулює держава	Регулює ринок
Можливість перерахунку при зміні умов функціонування	Централізовано	В будь-який момент виходячи з потреб
Врахування попиту споживачів	Не враховує	Враховує
Повне покриття витрат на виготовлення послуги	Не обов'язкове	Обов'язкове
Гнучкість	Негнучкий	Достатньо гнучка
Доцільність маркетингових досліджень	Низька	Висока
Індикативна функція	Не виконує	Виконує
Вплив зовнішніх критеріїв	Враховує	Враховує
Вплив внутрішніх критеріїв	Не враховує	Враховує
Врахування кон'юнктури ринку	Не враховує	Враховує
Стимулювання підвищення якості послуг	Не стимулює	Стимулює
Залежність від якості послуг	Не залежить	Залежить

**Результати досліджень.** Величина тарифу розраховується за формулою:

$$T = S \cdot (1 + R) \quad (1)$$

де  $T$  - величина тарифу на послуги пасажирського транспорту (грн./пас., грн./пкм., грн./год., грн./км.);

$S$  - собівартість перевезень (грн./пас., грн./пкм., грн./год., грн./км.);

$R$  - коефіцієнт рентабельності перевезень, який дозволяє враховувати рівень прибутковості роботи перевізника.

Наприклад, тариф на виконання 1 пасажирокілометра визначається:

$$T_{грн/пкм} = S_{грн/пкм} \cdot (1 + R) \quad (2)$$

На практиці автобусні підприємства застосовують систему єдиного тарифу та систему диференційованих тарифів [2].

За системою єдиного тарифу вартість проїзду пасажирів не залежала від відстані поїздки в межах одного маршруту. Така система і дотепер застосовується на міських маршрутах.

Диференційовані тарифи (або тарифи за відстанню) передбачали стягнення плати за проїзд пасажирів залежно від дальності його поїздки. Існувало декілька диференційованих систем: відрубного, перекриваючого та поясного тарифу. В разі застосування диференційованого тарифу автобусний маршрут ділився на тарифні ділянки або тарифні станції. Довжина тарифних ділянок могла бути однаковою або різною. Якщо застосовувалася різна довжина тарифних ділянок, то менші ділянки робилися на більш напружених частинах маршруту.

Система відрубного тарифу передбачала стягнення з пасажирів проїзної плати однакового розміру за кожну тарифну ділянку. Цей тариф рекомендовано було застосовувати в невеликих містах та на приміських маршрутах.

Система перекриваючого тарифу передбачала такий поділ маршруту на ділянки, за якого друга половина першої ділянки служила одночасно першою половиною другої ділянки. Такий тариф застосовувався переважно на автобусних маршрутах у великих містах.

Основними недоліками відрубного та перекриваючого тарифів є надзвичайно висока вартість проїзду на великі відстані, що робить дальні поїздки для пасажирів малодоступними.

Державне регулювання процесу ціноутворення здійснюється у двох напрямках [4]:

- контроль за нормою прибутку та зростанням цін (наприклад, щоб зростання цін на автопослуги не перевищувало зростання цін на матеріальні ресурси (паливо, запчастини, автошини тощо));

- коли попит на конкретному маршруті не може покрити витрат на його обслуговування, і АТП приймає рішення про відмову від роботи на цьому маршруті, держава для підтримання соціального ефекту - збереження маршрутної мережі та загальної доступності автопослуги - компенсує витрати АТП.

**Висновки.** Найбільше пільг надається на проїзд у міському громадському транспорті, право на які мають пенсіонери, студенти та інші категорії населення. Пільги на проїзд у транспорті надаються просто за пред'явленням посвідчення особи пільговика (наприклад, пенсійного посвідчення або студентського квитка) при придбанні проїзного квитка або безпосередньо під час проїзду. За чинної системи надання пільг на проїзд у транспорті оцінити обсяг спожитих пільговиками послуг з пасажирських перевезень неможливо навіть приблизно.

Нині в Україні проводиться пошук оптимальної моделі впровадження системи «Е-квитка» (електронного квитка), яка дозволяла би запровадити систему оплати за проїзд з урахуванням наявної правової бази та з оптимальними економічними і технічними показниками.

Окрім того, слід проводити дуже складну організаційну та методичну роботу щодо запровадження гнучкої тарифікації проїзду в міському транспорті, персоніфікації та видачі електронних карток пасажирів, реєстрації та обліку проїзду пасажирів пільгових категорій. Зазначена система вже діє в Аргентині, Колумбії, Іспанії.

1. Доля В. К. Пасажирські перевезення : підручник / В.К. Доля. – Харків: Видавництво «Форт», 2011. – 504 с.
2. Макаренко М. В. Економіка пасажирських перевезень: навчально-методичний посібник / М. В. Макаренко, О. В. Пилипенко, В. П. Гудкова. – Київ, 2013. – 277 с.
3. Грабельников В. А. Система міського пасажирського транспорту як об'єкт управління / В. А. Грабельников. – Донецьк, 2012. - С. 118-122.
4. Слободяник Ю. В. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського транспорту в сучасних умовах : Монографія / Ю. В. Слободяник. – Суми: УАБС НБУ, 2007. – 164 с.
5. Перегляд системи пільг на проїзд у громадському транспорті в Україні з урахуванням досвіду інших країн. Київ: CASE Україна, 2010. - 34 с.
6. Макела П. Організація пасажирського транспорту: досвід Фінляндії та можливості його застосування в Україні.
7. Амоша О. І., Філіппова О. С. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О. С. Філіппова, О. І. Амоша. - Макіївка 2010. С. 179-189.