

УДК 656

ОБОСНОВАНИЕ ТАРИФА НА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ ГОРОДСКИМ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ

Романькова Татьяна Васильевна, канд. экон. наук, доцент
Бобров Никита Андреевич, студент экономического факультета
Белорусско-Российский университет, Могилёв, Беларусь

В статье оценена эффективность городских пассажирских перевозок общественным транспортом и обоснован тариф на оказание транспортных услуг населению.

Ключевые слова: перевозка пассажиров, общественный транспорт, автобус, троллейбус, тариф, прибыль, эффективность, рентабельность

RATIONALE OF TARIFF FOR CARRIAGE OF PASSENGERS BY CITY PUBLIC TRANSPORT

Romankova Tatyana, candidate economic sciences, associate professor
Bobrov Nikita, student at the faculty of economics
Belarusian-Russian University, Mogilev, Republic of Belarus

The article assesses the effectiveness of urban passenger transport by public transport and justifies the tariff for the provision of transport services to the population.

Key words: passenger transportation, public transport, bus, trolleybus, fare, profit, efficiency, profitability

Эффективность функционирования автотранспортных предприятий зависит от величины прибыли и эксплуатационных затрат, получаемых от оказания транспортных услуг.

Для оценки эффективности регулярных маршрутов автобусов и троллейбусов ОАО «Могилевоблавтотранс» проведен анализ прибыли (убытка) (таблица 1).

На основании анализа прибыли (убытка) ОАО «Могилевоблавтотранс» от регулярных маршрутов автобусов и троллейбусов видно, что в 2017 г. по сравнению с 2016 г. убыток вырос от таких перевозок, как городские (на 1 321,5 тысяч рублей), городские троллейбус-



ные (на 1 059,4 тысяч рублей), пригородные (на 213,8 тысяч человек), международные (на 61,7 тысяч человек).

Таблица 1 – Анализ прибыли (убытка) ОАО «Могилевоблавтотранс» от регулярных маршрутов автобусов и троллейбусов

Вид сообщения	Прибыль (убыток), тыс. рублей		Отклонение
	2017 г.	2016 г.	
Всего, в том числе	-4 369,5	-1 764,3	-2 605,2
-городские	-1 594,4	-272,9	-1 321,5
-городские троллейбусные	-1 182,6	-123,2	-1 059,4
-пригородные	-520,5	-306,7	-213,8
-междугородные	-905,2	-956,4	51,2
-международные	-166,8	-105,1	-61,7

Однако снизился убыток от междугородных перевозок в 2017 г. на 51,2 тысячи рублей.

Таким образом, можно сделать вывод, что все регулярные маршруты убыточные и убыток в 2017 г. от всех маршрутов снизился на 2 605,2 тысяч рублей по сравнению с 2016 г.

Одним из показателей эффективности пассажирских перевозок является рентабельность затрат [1].

Рентабельность затрат рассчитывается как соотношение чистой прибыли к совокупной сумме затрат (на оплату труда, на социальное страхование, на амортизацию и др.).

Факторная модель эффективности пассажирских перевозок ОАО «Могилевоблавтотранс» представлена в виде формулы:

$$P_3 = \frac{ПР}{З} \cdot 100\%, \quad (1)$$

где ПР – прибыль от реализации, тыс. р.;

З – сумма затрат за период, тыс. р.

Рентабельность затрат:

1) в 2017 г. составила:

$$P_3 = -4369,5 / 62463,1 \cdot 100\% = 7,0\%$$

1) в 2016 г. составила:

$$P_3 = -1764,3/58714,8 \cdot 100\% = -3,0\%$$

Таким образом, рентабельность затрат уменьшилась на 4 % и в 2017 году составила -7 %.

Денежным выражением стоимости транспортных услуг является тариф. В его состав входят затраты на оказание услуг, прибыль транспортной организации и налог на добавленную стоимость.

Государственные органы управления регулируют цены и тарифы на рынке товаров и услуг.

На автомобильном транспорте к регулируемым относятся тарифы на перевозку пассажиров во всех видах сообщения (городские, пригородные, междугородные и международные) и на перевозку грузов, имеющих большое социальное значение.

В связи с тем, что регулируемые тарифы на перевозку пассажиров в общественном транспорте ниже себестоимости перевозок, то со стороны государства осуществляется дотирование предприятий, занимающихся перевозками пассажиров в городах.

Тариф на проезд в городском транспорте устанавливается на одного пассажира, а в автобусах пригородного и междугородного сообщения – на пассажиро-километр.

При этом тарифы, установленные транспортным предприятием должны отвечать следующим требованиям:

- возмещать эксплуатационные расходы;
- обеспечивать получение прибыли;
- быть доступными для покупателей транспортных услуг.

Поэтому актуальной проблемой в настоящее время является установление размера тарифа за пользование общественным городским транспортом в г. Могилеве отвечающего вышеуказанным требованиям.

Исследование уровня возмещения населением затрат на перевозки пассажиров городским автомобильным транспортом в июне - ноябре 2018 г. в г. Могилеве составило – 83,1 % [2] при стоимости проезда – 0,50 р.



Полная стоимость проезда, которую должен оплачивать пассажир, можно рассчитать по формуле:

$$T_{\text{ок}} = \frac{T \cdot 100\%}{УР_{\text{возм}}}, \quad (2)$$

где T – действующая стоимость проезда, р.;

$УР_{\text{возм}}$ – уровень возмещения населением затрат на перевозки пассажиров городским автомобильным транспортом, %.

Таким образом, полная стоимость проезда, которую должен оплачивать пассажир г. Могилева будет составлять:

$$T_{\text{ок}} = 0,5 \cdot 100 / 83,1 = 0,60 \text{ р.}$$

В таблице 2 представлен расчет тарифа на городские пассажирские перевозки, с учетом заложенной нормы прибыли.

Таблица 2 – Расчет тарифа на городские пассажирские перевозки

Норма прибыли, %	Расчет	Плата за проезд, р.
5	$0,6 \cdot 1,05$	$0,63 \approx 0,65$
6	$0,6 \cdot 1,06$	$0,64 \approx 0,65$
7	$0,60 \cdot 1,07$	$0,64 \approx 0,65$
8	$0,60 \cdot 1,08$	$0,65 \approx 0,65$
9	$0,60 \cdot 1,09$	$0,65 \approx 0,65$
10	$0,60 \cdot 1,1$	$0,66 \approx 0,70$

Доходы населения г. Могилева увеличились на 14 % за июнь – декабрь 2018 г. [2].

Поэтому целесообразно с ростом доходов населения постепенно повышать плату за проезд в общественном транспорте города Могилева для достижения соответствующей нормы прибыли, что позволит снизить нагрузку на городской бюджет, повысить рентабельность перевозок ОАО «Могилевоблавтотранс» и эффективность его деятельности.

Список литературы

1. Романькова, Т.В. Экономическая функция транспорта: сущность, алгоритм оценки и показатели реализации / Т.В. Романькова, Н.А. Бобров, А.Я. Калацкий, М.С. Дроздовский // Экономика России: реалии и перспективы развития: материалы Междунар. науч. конф. молод. ученых и преподавателей вузов,

Краснодар, 11-14 апр. 2018 г. / сост. Ю.И. Сигидов, Н.С. Власова, Г.Я. Ясменко, В.В. Башкатов. – Краснодар : КубГАУ, 2018. – с. 361 – 366.

2. Средняя зарплата в Могилевской области // Myfin.by [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: <https://myfin.by/info/srednyaya-zarplata-v-belarusi>. – Дата доступа: 05.12.2018.

3. Адаменко А. А. Величина минимальной заработной платы как система государственных гарантий работников / А. А. Адаменко, Д. В. Петров, Т. Е. Хорольская // Экономика и предпринимательство. – 2016. - № 10-3 (75-3). - С. 109-113.

4. Азиева З.И. Сравнительный анализ нормативно-правовых актов в области регулирования заработной платы (вознаграждений работникам) российской и международной практики / З.И. Азиева, С.А. Челохсаева // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета (Электронный ресурс). 2014. - № 03 (97). – С. 799-809.

5. Адаменко А. А. Влияние человеческих ресурсов на экономику региона / А. А. Адаменко, Т. Е. Хорольская, Д. В. Петров // Экономика и предпринимательство. – 2017. - № 2-1 (79-1). - С. 712-715.

6. Хорольская Т.Е. Оплата труда в структуре социальной политики и социально-трудовой сферы / Т. Е. Хорольская // Современная экономика: проблемы, перспективы, информационное обеспечение: Материалы международной научной конференции, 15 февраля 2013 г., КубГАУ. - Краснодар, 2013. - С. 64-69.

7. Хорольская Т. Е. Основные этапы развития трудовой теории стоимости / Т. Е. Хорольская // Современная экономика: проблемы, перспективы, информационное обеспечение: Материалы международной научной конференции, 15 февраля 2013 г., КубГАУ. - Краснодар, 2013. - С. 36-41.