

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ТАРИФИКАЦИИ ВНУТРИГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В.В. Здоровец, 3 курс

*Научный руководитель – **О.В. Черных, ст. преподаватель**
Белорусский национальный технический университет*

Перевозка пассажиров в автобусах и легковых автомобилях-такси осуществляется за плату, размер которой зависит от действующих тарифов. Тарифом называется цена за перевозку. Плата за услуги должна обеспечивать возмещение расходов автотранспортных предприятий на осуществление перевозок и накопления, направляемые на расширение производства.

Уровень тарифов во многом определяется себестоимостью. В основе применяемых тарифов лежат так называемые расчетные платы, зависящие от себестоимости перевозок. Плата с пассажиров взимается также за перевозку и хранение багажа и ручной клади. Тарифы подразделяются на фактические и расчетные.

При общей системе свободного ценообразования на услуги в сфере общественного транспорта тарифы регулируются местными органами власти. При этом, государство, защищая интересы наи-

менее обеспеченных слоев населения, должно способствовать ограничению необоснованного роста тарифов.

Правильным направлением в проведении тарифной политики в условиях социально-направленной рыночной экономике является лояльный транспортный тариф. Снижение и финансирование транспортного тарифа приводит к активизации населения, интенсификации экономики в целом. Поэтому одной из главных задач менеджмента общественного пассажирского транспорта является установление величины расчетного тарифа и принятия той или иной методики расчета размера дотаций за оказанные населению транспортные услуги.

Установление экономически обоснованных тарифов с одной стороны должно приносить перевозчикам прибыль, а с другой – обеспечивать доступность для всех слоев населения общественного транспорта и не ухудшать благосостояние жителей.

Для формирования тарифов на общественном транспорте существует алгоритм, включающий в себя три основных этапа:

- Сначала определяется оптимальная величина тарифа, позволяющая предприятиям общественного транспорта с учетом значений рентабельности получить максимальную прибыль;
- На втором этапе устанавливается корреляционная зависимость между размером тарифов и величиной доходов региона на душу населения (среднедушевой доход);
- На третьем этапе устанавливается размер дотации, необходимой для покрытия убытка предприятий от установления фактических тарифов.

При установлении экономически обоснованных расчетных тарифов необходимо учитывать противоречивость ряда факторов: себестоимость перевозок, рентабельность и конкуренция отдельных видов транспорта на рынке услуг с одной стороны, и общественное благосостояние и социальная стабильность с другой.

Организация городских перевозок в основном является убыточной, так как предполагает установление фактических тарифов ниже расчетного при соответствующем уровне дотаций. Базой назначения платы за проезд служит расчетный тариф и средняя дальность поездки пассажиров, несмотря на то, что она в автобусах общего пользования в городах и других населенных пунктах фиксирована и не зависит от расстояния поездки.

При установлении скоростных и экспрессных режимов движения плата за проезд, как правило, повышается и является одинаковой и обязательной для всех категорий пассажиров.

Плата за проезд в маршрутных автомобилях-такси зависит от длины маршрута и среднего расстояния поездки. Методика установления тарифов аналогична методике общественного пассажирского транспорта. Особенность состоит в том, что такие перевозки не дотируются.

В настоящее время тарифы на городские, пригородные и междугородные перевозки должны строиться на единой основе с учетом дотаций, так как доходы от сбора платы за проезд не превышают 40-45% эксплуатационных расходов пассажирского транспорта на этих видах перевозок.

Расходы транспортных предприятий должны компенсироваться за счет средств, поступающих от оплаты проезда пассажирами, дотаций из местных бюджетов, а также путем привлечения средств из внебюджетных источников, в том числе целевых сборов с предприятий и организаций для оплаты услуг, предоставляемых их работникам. Для покрытия расходов транспортных предприятий и для расширения сферы предоставляемых услуг целесообразно предоставлять им право на хозяйственно-коммерческую деятельность.

Список использованных источников

1. Гудков В.А., Миротин Л.Б., Вельможин А.В., Ширяев С.А. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник. – М.: Горячая линия Телеком, 2004. – 448 с.
2. Полещук И.И. Ценообразование на услуги. Мн.: БГЭУ, 2002. – 34 с.
3. Воробьева М.В. Совершенствование механизма формирования тарифов автомобильного транспорта на пассажирских перевозках. Н.Новгород, 2004
4. Абалонин С. М. Конкурентоспособность транспортных услуг, М.: Академкнига, 2004. - 172 с.
5. Сокол Д. В. Финансовые аспекты развития транспортной отрасли Республики Беларусь, Мн.: БГЭУ, 2000