Методы тарификации оплаты проезда на городском пассажиском транспорте

Лебединская Олеся Игоревна, магистр Ростовского государственного строительного университета (РГСУ) г. Ростов-на-Дону.

Тариф (единица транспортной продукции) – это система ставок, по которым взимается плата за транспортные услуги. Транспортные тарифы формируют доходы транспортных предприятий и являются при этом издержками потребителя транспортных услуг. Разница между доходами (тарифом) и расходами транспорта составляет прибыль транспортных предприятий. При этом при любой системе ценообразования себестоимость транспортных перевозок по существу является исходной базой для определения цены (тарифа), причем в рыночной экономике себестоимость транспортных услуг может часто рассматриваться как нижняя граница цены на транспортные услуги.

Тарифы на общественный транспорт регулируются Комитетами и комиссиями по тарифам в каждом субъекте РФ индивидуально, в соответствии с действующим законодательством РФ.

Тарифные структуры классифицируются на основе взаимосвязи между размером тарифа и расстоянием, пройденным по маршруту. При использовании этого критерия, можно выделить две основных структуры: единый и дифференцированный тарифы. Дифференцированный тариф может быть подразделён на зональный и секционный.

На рисунке 1 показано три типа тарифных структур.

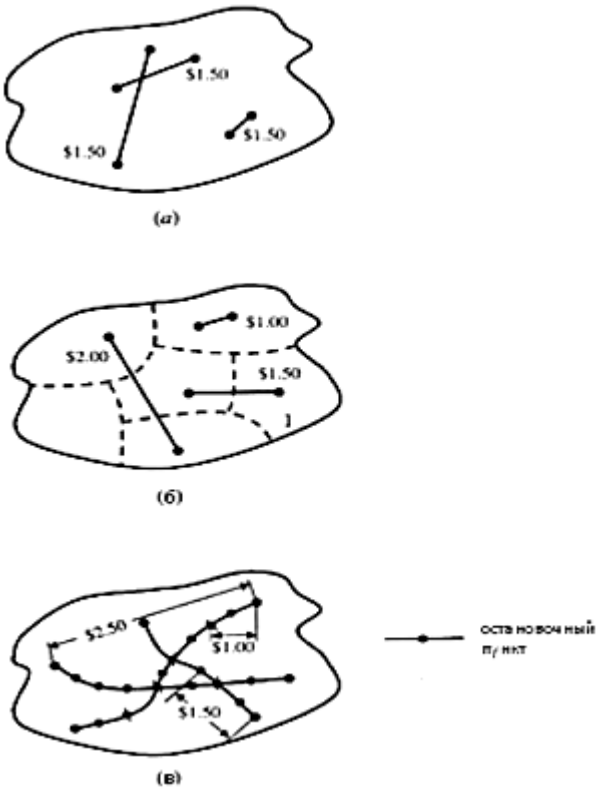

Рис. 1 - Схематичное представление тарифных структур: (а) плоский тариф; (б) зональный тариф; (в) секционный тариф

Единый тариф, как следует из названия, является постоянным независимо от расстояния, на

которое пассажир передвигается на одном транспортном средстве. Единый тариф является самым простым в реализации и понятным для пассажиров. При его использовании на отдельных линиях, как правило, плата за проезд собирается при помощи турникетов на станциях метро или при посадке в автомобильное транспортное средство.

Основным недостатком единого тарифа является его фиксированная величина, которая не отражает качество услуг, полученных пассажиром: например, получается, что люди, которые едут одну или две остановки платят за тех, которые едут от начала маршрута и до его конца.

Зональный тариф. Простейшим методом определения величины дифференцированного тарифа пропорционально длине пассажирских поездок является разделение города или городского района на тарифные зоны, иногда две (центр и периферия), иногда больше.

Основным преимуществом структуры зонального тарифа является то, что она обеспечивает базовый тариф для данной небольшой географической области, а также, соответственно, высокую величину выручки от дальних поездок.

Секционный тариф. Другой путь сделать тарифы привязанными к расстоянию поездки - разделение маршрута на секции. Тогда стоимость проезда увеличивается с числом пройденных секций. Поэтому, секционные тарифы удобнее использовать на маршрутах с ручным сбором оплаты и невысокими значениями пассажиропотока. На сильно загруженных линиях для применения секционных тарифов необходимо иметь эффективную систему сбора оплаты, например автоматизированную систему контроля оплаты за проезд (АСКП).

Сравнение трёх основных тарифных структур.

Представленное описание трех основных типов тарифных структур показывает, что каждая из них имеет свои преимущества и недостатки.

Вследствие этих характеристик, единые тарифы выгодно использовать в малых и средних городах, в то время как в городах с большими площадями преобладает использование дифференцированных тарифов: преимущественно большие пассажиропотоки и доходы, перевешивают сложности и недостатки, связанные с их реализацией. Для удобства сравнения трех типов тарифов, все их существенные характеристики представлены в таблице 1.

Таблица 1: Сопоставление видов тарифных систем и оптимальных условий для их использования

Характеристики	Виды тарифов		
	Единый	Зональный	Секционный
Справедливость	– –	+	+ +
Привлечение пассажиров	+	+ +	+ +
Собранный доход	+ –	+	+ +
Простота сбора	+ + +	+	– –
Простота контроля	+ + +	–	– –
Простота для пассажиров	+ + +	+	– –

По сути, дифференцированная система оплаты проезда в большинстве городов Европы основана на тех же принципах, что в Париже или Барселоне: чем дальше от центра едешь.

Тенденция внедрения дифференцированной оплаты проезда прослеживается в России и в

соседних странах. Так, в Пекине в конце 2014 года ввели новую систему оплаты, где цена зависит от расстояния. Проезд на метро за первые 6 километров обходится в 3 юаня (около 25 рублей) и дальше по возрастающей.

В Казахстане в 2016 году в г. Астана планируется запуск проекта «Новая транспортная система Астаны». Одним из основных преимуществ этого проекта является возможность дифференцированной оплаты проезда, на основании количества пройденных остановок.

В России, до недавнего времени, практически везде использовался только единый тариф на городские перевозки пассажиров общественным транспортом. Но сейчас, в связи с вводом автоматизированной электронной системы оплаты проезда (АСОКП), дифференцированная оплата проезда в зависимости от расстояния или времени поездки получает всё большее распространение.

Так, зональная система тарификации проезда используется в Москве. С 1 августа 2013 года территория Москвы разбита на 2 зоны:

- Зона Б: Троицкий административный округ, Зеленоградский административный округ и отдельная территория Конезавод, ВТБ района Кунцево;

- Зона А: остальная часть Москвы;

Литература

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)";

2. Vukan, R. V - Urban Transit: Operations, Planning and Economics. - 2005. - P. 384-389.;

3. Китай: В Пекине увеличивается стоимость проезда на общественном транспорте [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www. spbhotel.su/kitaj-v-pekine-uvelichivaetsya;

4. Плата в Астане будет дифференцированной [Электронный ресурс]. – Режим доступа:www.tengrinews.kz/Kazakhstan.