

Савинкина О.Е., Леманич О.В.

Херсонский факультет ХНАДУ, г. Херсон

## ИССЛЕДОВАНИЕ ПОДВИЖНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ, ИМЕЮЩЕГО ЛЬГОТЫ НА ПРОЕЗД В ГОРОДСКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

*Рассматриваются результаты проведения исследований и расчет показателей соотношения льготных категорий пассажиров к общему числу пассажиров. Данный материал позволяет принимать правильные управленческие решения в отношении системы городского общественного пассажирского транспорта.*

### **Введение**

Одной из наиболее распространенных льгот на городском общественном пассажирском транспорте является бесплатный проезд. Обходя вниманием политическую сторону проблемы, отметим почти полное отсутствие экономических оценок отмены (как и ранее введения) льгот на бесплатное пользование городским общественным пассажирским транспортом различными категориями населения.

**Целью** данного исследования является рассмотрение подвижности льготных слоев населения на примере г. Херсон и анализ отмены бесплатного проезда на городском общественном пассажирском транспорте.

### **Изучение проблемы перевозки льготных слоев населения**

Для реализации своих экономических, социальных, культурно-бытовых целей населению объективно требуются внутригородские перемещения.

Пенсионеры (включая ветеранов труда) сегодня составляют основную массу льготников в поездках на городском общественном пассажирском транспорте, при этом основная масса пользуется троллейбусами.

Чтобы выяснить, сколько в действительности людей пользуется льготами при поездках в общественном транспорте, был проведен эксперимент. Троллейбусный парк был выбран потому, что пассажиры, имеющие право на бесплатный проезд (льготы), пользуются именно троллейбусами.

Чтобы провести первый подобный в Украине эксперимент, государственное коммунальное предприятие (ГКП) «Херсонэлектротранс» заказало 1 миллион 200 учетных билетов. Их выдавали в троллейбусах всем пассажирам льготных категорий бесплатно на протяжении 10 дней. Всего в г. Херсон, по данным статуправления 120 тысяч лиц пользуются льготами. Таким образом, было обнаружено, что за 10 дней правом бесплатного проезда воспользовались 450 тысяч пассажиров. В ходе эксперимента было выявлено, что на один платный проезд в среднем приходится 1,5...2 бесплатных.

На первом этапе эксперимента учетные билеты дали возможность увидеть соотношение между спросом троллейбуса и теми средствами, которые из бюджета выделяются на оплату перевозки льготных категорий граждан. С одной стороны, пассажиры хотят, чтобы в городе было больше троллейбусов, желательно новых. С другой стороны, если проанализировать финансирование из Госбюджета перевозки всех 27 льготных категорий населения, выясняется, что в месяц на человека приходится в среднем немного больше 7 грн.

В 2006 году из Госбюджета было выделено для льготных категорий населения 10,5 млн. грн. Фактически ГКП «Херсонэлектротранс» получил лишь 8 млн. грн.

Существующие два миллиона долга тормозят получение средств на текущий год, т.к. предприятие сначала должно полностью рассчитаться за предыдущий период.

Работники троллейбусного парка документально подтвердили, что на одного платного пассажира приходится 2 льготника. Если государственную компенсацию за льготные перевозки раздать пенсионерам как адресную помощь, каждый получит только по 7 гривен в месяц.

При пятидесятикопеечном тарифе на проезд в городском электротранспорте затраты предприятия не окупаются, так как себестоимость перевозки одного пассажира составляет 88 коп. Троллейбусы ГКП «Херсонэлектротранс» ежедневно обслуживают 55–70 тыс. пассажиров, около 70% составляют льготники. При этом за семь месяцев предприятие получило только 30% от необходимой субвенции за их перевозку.

### *Анализ отношения подвижного населения к льготам*

В связи с дискуссиями об отмене льгот был проведен опрос с целью выяснить отношение подвижного населения к льготному праву на проезд в городском пассажирском транспорте.

Всего опрошено 90 человек, в том числе 51 пенсионер. Исследование проводилось силами студентов старших курсов направления Транспортные технологии Херсонского факультета ХНАДУ в феврале-марте 2007 г.

Результаты опроса приведены в таблице 1.

Таблица 1

Отношение подвижного населения к праву на льготный проезд  
в городском общественном транспорте, %

Отношение	Пенсионеры		Прочие
	Работающие	Неработающие	
Положительное	85,7	75,0	76,7
Отрицательное	3,6	15,0	9,3
Безразличное	10,7	10,0	14,0

Результаты анализа показали, что более 75 % неработающих пенсионеров относятся к этой льготе положительно.

Отметим, что самый высокий показатель по этому вопросу у работающих пенсионеров (85,7 %). Этот факт был вполне предсказуем. Действительно, работающие пенсионеры, как правило, имеют зарплату, существенно более низкую, чем до выхода на пенсию.

В таблице 2 приведены сводные данные по результатам опроса пенсионеров и прочих слоев населения.

Для расчета годовая минимальная сумма компенсаций перевозчикам должна составлять [1]:

$$K = [P_p \gamma_p \kappa_p + P_{np} (1 - \lambda_p) \kappa_{np}] D_k N_n T, \quad (1)$$

где  $P_p$ ,  $P_{np}$  – суточная подвижность работающих и неработающих пенсионеров соответственно;  $\gamma_p$  – удельный вес работающих пенсионеров;  $\kappa_p$ ,  $\kappa_{np}$  – коэффициенты пользования ГОТ для работающих и неработающих пенсионеров соответственно;  $D_k$  – количество календарных дней в году;  $N_n$  – количество пенсионеров в городе;  $T$  – тариф на проезд в городском общественном транспорте (ГОТ).

Подвижность пенсионеров и прочих слоев населения, количество поездок в день

Показатель	Пенсионеры		Прочие
	Работающие	Неработающие	
Подвижность общая	2,43	1,50	4,73
Передвижение в том числе:			
пешком	0,29	0,37	0,42
на транспорте	2,14	1,13	4,31
Подвижность для пользующихся городским общественным транспортом	2,52	1,76	5,21
Среднесуточная подвижность населения на городском общественном транспорте	2,01	0,60	4,31
в т. ч. для пользующихся городским общественным транспортом	2,09	0,71	5,01
Коэффициент пользования транспортом	0,881	0,733	0,908
На городском общественном транспорте	0,683	0,733	0,82
Суточные затраты времени на передвижение, <i>мин</i>	61,1	37,3	81,22
Средние затраты времени на передвижение, <i>мин</i>	25,1	24,9	52,35
Средние затраты времени на целевую поездку, <i>мин</i>			
На работу	27,2	–	85,1
На отдых	29,0	35,0	46,8
К объектам культуры	32,2	27,5	28,4
На учебу	–	–	38,5
Коэффициент пересадочности	1,56	1,71	0,52
Удельный вес передвижений, %			
трудовых	41,2	–	0,75
нетрудовых	17,6	53,2	0,68

Если число пенсионеров в Херсоне составляет 107 тысяч человек и удельный вес работающих 65,4%, то расчетная годовая минимальная сумма компенсаций перевозчикам будет следующей:

$$K = [2,01 \cdot 0,654 \cdot 0,683 + 0,60 \cdot (1 - 0,654) \cdot 0,733] \cdot 365 \cdot 107000 \cdot 1 = 41 \text{ млн. грн.}$$

С целью выявления групп населения, на которые следует (или не следует) распространять льготу на бесплатный проезд в городском общественном транспорте, был проведен опрос населения (таблица 3).

Все группы респондентов практически единогласно высказываются за предоставление данной льготы ветеранам ВОВ (90-100% респондентов). Единодушие отмечается в этом вопросе и в отношении пенсионеров: от 82,1% “за” у работающих пенсионеров, до 90% - у не работающих. Сложнее дело обстоит с предоставлением льготы инвалидам. Если по отношению к инвалидам первой группы за положительное решение высказалось 96,4% работающих

пенсионеров и 70% неработающих пенсионеров, то по отношению к инвалидам третьей группы только 60-65% пенсионеров высказались «за».

Таблица 3

Отношение респондентов к праву различных групп населения на бесплатное пользование ГОТ, %

Группа населения	Пенсионеры		Прочие
	Работающие	Неработающие	
Ветераны ВОВ	96,4	90,0	100
Пенсионеры	82,1	90,0	89,1
Ветераны труда	78,6	78,6	75,2
Инвалиды 1 группы	96,4	70,0	73,2
2 группы	82,1	70,0	71,9
3 группы	64,3	60,0	52,5
Милиция	3,6	–	38,9

Противоречивую реакцию вызвало сформулированное в анкете предложение о замене права на бесплатный проезд в городском общественном транспорте денежными компенсациями. Результаты опроса приведены в таблице 4.

Таблица 4

Отношение респондентов к выплатам денежных сумм вместо права бесплатного проезда в ГОТ, %

Отношение	Пенсионеры		Прочие
	Работающие	Неработающие	
Положительное	17,9	40,0	31,6
Отрицательное	71,4	50,0	52,0
Безразличное	10,7	10,0	16,4

Резко отрицательную позицию заняли (против – 71,4%) работающие пенсионеры и половина неработающих пенсионеров, 40% последних – за денежную компенсацию.

### **Выводы**

Суть приводимых в работе результатов исследования и расчет показателей заключается не в точности цифровых результатов, а в попытке получить материал, позволяющий принимать правильные управленческие решения в отношении системы городского общественного пассажирского транспорта.

### **Список литературы**

1. Михайлов А.С. Управление рынком перемещений городского населения. – Алматы: НИЦ Гылым, 2003. – 237 с.
2. Ваксман С.А., Казнодий А.И. О соотношении фактической и учтенной подвижности на городском электро-транспорте // Городской транспорт и организация городского движения: Тезисы докладов. – Свердловск, 1973. – С. 130-134.

Стаття надійшла до редакції 18.04.07  
© Савінкіна О.Є., Леманич О.В., 2007