

ТЕМА № 7

ТАРИФЫ И БИЛЕТНАЯ СИСТЕМА НА АВТОБУСНОМ ТРАНСПОРТЕ

1. Тарифы на перевозку пассажиров в автобусах. Тарифная политика на автомобильном транспорте. Принцип построения тарифов.
2. Тарифы в городском сообщении.
3. Тарифы в пригородном сообщении.
4. Тарифы в междугороднем сообщении.
5. Билетная система на автобусном транспорте.
6. Источники финансирования городского пассажирского транспорта.

Вопрос 1

Тарифы на перевозку пассажиров в автобусах. Тарифная политика на автомобильном транспорте. Принцип построения тарифов

Тарифы на перевозку пассажиров в автобусах

Тариф (от франц. tarif, от араб. та`риф) – это система ставок, по которым взимается плата за услуги. При этом под ставкой тарифа понимают норму оплаты. На автобусном транспорте оплачиваются проезд пассажира и провоз каждого места

Уровень применяемых тарифов зависит от ряда факторов:

1. Дальности перевозок.
2. Достигнутого уровня себестоимости перевозок.
3. Вида сообщения.
4. Типа и модели применяемых автобусов (автобус обычного типа – с полужесткими сиденьями, мягкого типа – с мягкими откидными сиденьями).
5. Статуса пассажира (полный (взрослый), детский, студенческий).

Тарифная политика на автомобильном транспорте

Тарифная политика на автомобильном транспорте должна удовлетворять предпринимательский интерес, обеспечивать развитие автомобильного транспорта, стимулировать внедрение новейших технологий перевозок, применение современных типов транспортных средств, а также оказывать содействие решению следующих задач:

- увеличение возможностей субъектов хозяйствования относительно обеспечения потребностей потребителей в услугах, привлечение инвестиций в развитие автомобильного транспорта и достижение стабильных экономических условий работы;
- стимулирование конкуренции и появление новых субъектов хозяйствования, которые принадлежат к автомобильному транспорту;
- обеспечение баланса между платежеспособным спросом на услуги и объемом затрат на их предоставление;
- обеспечение стабильности и прогнозируемости тарифов.

Исходной базой для построения тарифов является: 1) себестоимость перевозок, куда включаются затраты на материалы, топливо, электроэнергию, амортизационные отчисления, зарплату, начисления на соцстрах и т.д.; 2) прибыль, необходимая транспортным организациям для развития перевозчика и оплаты им налоговых обязательств.

Вопрос 2

Тарифы в городском сообщении

Существуют следующие виды тарифов в городском сообщении:

1. **Единый тариф** - предусматривает установление фиксированной платы за совершение одной поездки независимо от ее дальности. **Льготные тарифы** для определенных категорий пассажиров и др.
2. **Договорные тарифы** при заказных перевозках.

Тарифы в городском сообщении являются регулируемыми и устанавливаются органами местной власти.

При работе автобусов в экспрессном режиме и режиме такси государственного регулирования цен и тарифов не предусмотрено. То есть в данном случае действует свободное ценообразование, а цены (тарифы) на автоуслуги устанавливаются субъектами хозяйствования самостоятельно с учетом затрат и сложившегося спроса. Если услуги по перевозке пассажиров в режиме маршрутного такси предоставляются предприятиями коммунальной

собственности, то они подлежат регулированию органами местного самоуправления.

Плата за провоз каждого места багажа взимается в соответствии с установленным тарифом на проезд одного пассажира.

За безбилетный проезд пассажира или неоплаченный провоз багажа налагается штраф в 20-тикратном размере от стоимости проезда. Размер штрафа указывается в Договоре между Исполкомом и АТП (перевозчиком) при установлении стоимости проезда в городе. Можно не оплачивать до двух мест ручной клади.

Вопрос 3

Тарифы в пригородном сообщении

В условиях плановой экономики существовали следующие виды тарифов в пригородном сообщении:

1. Покилометровый.
2. Понижающий (отрубной - скидочный). При этом тарифе на первом участке пути устанавливали повышенную ставку, а за каждый последующий тарифный участок плата взималась в меньших размерах. Считалось, что применение дифференцированного тарифа способствует увеличению поездок пассажиров на дальние расстояния.
3. Повышающий, при котором плата увеличивалась прямо пропорционально расстоянию поездки.
4. Кратный отрубной тариф применялся на пригородных маршрутах, разделенных на одинаковые тарифные участки с равной оплатой за проезд каждого участка.
5. Перекрывающийся, при котором маршрут делили с таким расчетом, чтобы вторая половина первого участка в то же время являлась первой половиной второго участка и т.д.

В настоящее время для расчета стоимости проезда в пригородном сообщении следует руководствоваться Тарифными зонами перевозки пассажиров автомобильным транспортом на пригородных маршрутах (10 зон) (таблица 1).

Тарифные зоны перевозки пассажиров автомобильным транспортом на пригородных маршрутах

Зона	Расстояние, км	Средина зоны, км
1	До 5 км (включительно)	2,5
2	Более 5 км до 10 (вкл.)	7,5
3	Более 10 км до 15 (вкл.)	12,5
4	Более 15 км до 20 (вкл.)	17,5
5	Более 20 км до 25 (вкл.)	22,5
6	Более 25 км до 30 (вкл.)	27,5
7	Более 30 км до 35 (вкл.)	32,5
8	Более 35 км до 40 (вкл.)	37,7
9	Более 40 км до 45 (вкл.)	42,5
10	Более 45 км до 50 (вкл.)	47,5

Стоимость билета устанавливают путем умножением покилометрового тарифа на расстояние от начала маршрута до середины зоны и представляют в виде таблицы:

Зона	Расстояние, км	Средина зоны, км	Тариф на проезд, грн.
1	2	3	4

Покилометровый тариф – это себестоимость перевозок (S , коп/км), отнесенная к единице продукции ($P, \frac{пас.км}{км}$) (таблица 1).

Тарифы (покилометровые тарифы) на перевозку пассажиров и багажа автобусами в пригородном сообщении определенной области утверждают облгосадминистрации и регистрируют их в областном управлении юстиции.

На основании установленных тарифов составляют косую таблицу стоимости проезда (таблица 2).

Таблица 2

Расстояние км	Тариф за проезд, грн
До 10 км	0,75
От 10 до 15 км	0,75
От 15 до 20	1,0
От 20 до 30	1,3
От 30 до 35	1,6
От 35 до 50	2,0

на пригородном маршруте №86
«Горловка - Светлодарское»

№	Наименование АС	Расстояние км	Стоимость проезда, грн											
			3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Горловка АС	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2	Рынок	1,2	0,75											
3	Никитовка	9,7	0,75	0,75										
4	Гольма	18,2	1,00	1,00	0,75									
5	Гладосова	19,2	1,00	1,00	0,75	0,75								
6	Металлист	21,1	1,30	1,00	0,75	0,75	0,75							
7	ст. Доломит	25,7	1,30	1,30	1,00	0,75	0,75	0,75						
8	Новомир	31,4	1,60	1,60	1,30	0,75	0,75	0,75	0,75					
9	Дачи	33,3	1,60	1,60	1,30	1,00	0,75	0,75	0,75	0,75				
10	Светл. ж/д	35,6	2,00	1,60	1,30	1,00	1,00	0,75	0,75	0,75	0,75			
11	Углегорская ГРЭС	40,0	2,00	2,00	1,60	1,30	1,00	1,00	0,75	0,75	0,75	0,75		
12	Светлодарская АС	46,8	2,00	2,00	2,00	1,30	1,30	1,30	1,00	1,00	0,75	0,75	0,75	0,75

Напротив строки „1” (остановка №1) в третьем столбце (остановка №1) ставим 0 грн, или “-” (это начальная остановка). В третьем столбце напротив остановки №2 ставим 0,75 грн (так как согласно установленных тарифов стоимость проезда до 10 км составляет 75 коп.), в третьем столбце напротив остановки №4 ставим 1 грн (стоимость проезда с 15 до 20 км составляет 1 грн), в третьем столбце напротив остановки №6 ставим 1,30 грн (стоимость проезда с 20 до 30 км составляет 1,30 грн) и так далее.

Аналогичным образом заполняются все строки кривой таблицы.

Перечень льготных категорий пассажиров в пригородном сообщении аналогичный городскому. Стоимость провоза багажа устанавливается в диапазоне 10% от стоимости проезда пассажира на автобусном маршруте. Штраф за безбилетный проезд и провоза багажа взимается в 10-тикратном размере от стоимости проезда.

Тарифы в междугороднем сообщении

Тарифная стоимость поезда для междугородних маршрутов устанавливается путем умножения покилометрового тарифа на расстояние от начала маршрута до середины тарифной зоны. Существует 100 тарифных зон, которые объединяют разные расстояния (таблица 3):

Зона	Расстояние (с – до (вкл)), км	Интервал, км
1 – 25	1 - 51	3
26 – 38	51 – 103	5
39	103 – 110	8
40 – 58	110 – 300	1
59 – 87	300 – 880	21
88	880 – 900	11
89 - 100	900 - 1140	21

Таблица 3

Тарифные зоны перевозки пассажиров автомобильным транспортом на междугородних маршрутах

Зона	Расстояние, км	Середина зоны, км	Зона	Расстояние, км	Середина зоны, км	Зона	Расстояние, км	Середина зоны, км
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	1-3	2	35	87-91	89	69	500-520	510
2	3-5	4	36	91-95	93	70	520-540	530
3	5-7	6	37	95-99	97	71	540-560	550
4	7-9	8	38	99-103	101	72	560-580	570
5	9-11	10	39	103-110	106	73	580-600	590
6	11-13	12	40	110-120	115	74	600-620	610
7	13-15	14	41	120-130	125	75	620-640	630
8	15-17	16	42	130-140	135	76	640-660	650
9	17-19	18	43	140-150	145	77	660-680	670
10	19-21	20	44	150-160	155	78	680-700	690
11	21-23	22	45	160-170	165	79	700-720	710
12	23-25	24	46	170-180	175	80	720-740	730
13	25-27	26	47	180-190	185	81	740-760	750
14	27-29	28	48	190-200	195	82	760-780	770
15	29-31	30	49	200-210	205	83	780-800	790
16	31-33	32	50	210-220	215	84	800-820	810
17	33-35	34	51	220-230	225	85	820-840	830
18	35-37	36	52	230-240	235	86	840-860	850
19	37-39	38	53	240-250	245	87	860-880	870
20	39-41	40	54	250-260	255	88	880-900	890
21	41-43	42	55	260-270	265	89	900-920	910
22	43-45	44	56	270-280	275	90	920-940	930
23	45-47	46	57	280-290	285	91	940-960	950
24	47-49	48	58	290-300	295	92	960-980	970
25	49-51	50	59	300-320	310	93	980-1000	990
26	51-55	53	60	320-340	330	94	1000-1020	1010
27	55-59	57	61	340-360	350	95	1020-1040	1030
28	59-63	61	62	360-380	370	96	1040-1060	1050
29	63-67	65	63	380-400	390	97	1060-1080	1070
30	67-71	69	64	400-420	410	98	1080-1100	1090
31	71-75	73	65	420-440	430	99	1100-1120	1110
32	75-79	77	66	440-460	450	100	1120-1140	1130
33	79-83	81	67	460-480	470			
34	83-87	85	68	480-500	490			

На основании установленных тарифов составляют косую таблицу стоимости проезда.

Тарифы (покилометровые тарифы) на перевозку пассажиров и багажа автобусами в междугороднем внутриобластном сообщении утверждают облгосадминистрации и регистрируют их в областном управлении юстиции. Разрабатывают их в зависимости от типа автобуса (общего – ЛАЗ – 695, ПАЗ – 3205 или мягкого – Икарус – 250, Икарус – 255, ЛАЗ - 699).

Тарифы (покилометровые тарифы) на перевозку пассажиров и багажа автобусами в междугороднем межобластном сообщении устанавливают облгосадминистрации.

Тариф рассчитывают так же, как и для пригородного маршрута.

Штраф за безбилетный проезд в автобусах междугородного сообщения взимается в 10-тикратном размере от стоимости билета. Можно не оплачивать одно место ручной клади.

Льготные категории пассажиров в междугороднем сообщении:

1. Участники боевых действий (1 раз в 2 года туда и обратно бесплатно или 1 раз в год с 50% скидкой).
2. Инвалиды I и II группы (1 раз в год туда и обратно бесплатно), III группы (1 раз в год туда и обратно с 50% скидкой).
3. Члены семей погибших участников боевых действий.
4. Лица, которые сопровождают инвалидов I группы (не более 1 человека).
5. Лица, на которых распространяется действие Международного соглашения от 12.03.93 г о взаимном установлении права на льготный проезд для инвалидов и участников Великой Отечественной войны, а также лиц, приравненных к ним.
6. Участники ликвидации последствий аварии на ЧАЭС I категории.
7. Народные депутаты Украины при выполнении ими депутатских полномочий.

Вопрос 5

Билетная система на автобусном транспорте

Билет – документ, который предоставляет пассажиру право на пользование автомобильным транспортом.

- 1. Городских - тип МА – I (для городских автобусов), тип МА – II (для городских маршрутных такси), тип МА – III (проездной билет). Размер билетов: тип МА – I – 30 x 50 мм, МА - II - 25 x 30 мм, тип МА – III – 85 x 50 мм. Цену на долгосрочные проездные билеты устанавливают исходя из ожидаемого числа поездок, совершаемых пассажиром в течение срока действия билета, и ставки единого тарифа.**
- 2. Пригородных – тип ПА – I (для автобусов), тип ПА – II (для автобусов, работающих в режиме маршрутного такси), тип ПА – III. Размер билетов: тип ПА - I, ПА - II - 25 x 55 мм, тип ПА – III – 160 x 80 мм.**
- 3. Междугородних – тип I, тип II, тип III, тип IV – для проезда в автобусах общего пользования. Размер билетов – 80 x 200 мм. Цвет билетов: тип I - голубой, тип II - розовый, тип III - желтый, тип IV – салатовый.**
- 4. Международных – тип ММ – I – для проезда в автобусах общего пользования. Размер билета – 210 x 95 мм.**

Типовые формы билетов на перевозку багажа на маршрутах общего пользования:

- 1. Пригородных – тип КБ - II. Размер билета 25 x 40 мм .**
- 2. Междугородних – тип КБ - I. Размер билета 80 x 150 мм.**

Типовые формы билетов на проезд пассажиров и перевозку багажа автомобильным транспортом на междугородних и пригородных маршрутах для реализации на автостанциях.

Вопрос 6

Источники финансирования городского пассажирского транспорта

Используемые источники финансирования ГПТ:

1. **За счёт средств от сбора проездной платы и дотаций из средств местных бюджетов.**

Недостатки:

- а) **расширяется число категорий лиц с правом бесплатного проезда;**
- б) **предприятия не заинтересованы в снижении убыточности и повышении качества перевозок.**

2. **За счёт проездной платы.**

Недостаток: требуется значительного повышения цен на транспортную услугу.

Возможные источники финансирования ГПТ:

1. **Доходы от реализации абонементных и проездных билетов.**
2. **Доходы от размещения рекламы на подвижном составе.**
3. **Доходы от ремонта и технического осмотра машин сторонних организаций и других автотранспортных предприятий.**
4. **Реформирование налоговой политики.**
5. **Предоставление автотранспортным предприятиям льготных беспроцентных кредитов или кредитов стоимостью до 5%.**
6. **За счёт специального налога с населения или предприятия.**

Недостатки:

- а) **зависимость от финансового благополучия предприятий;**
- б) **недовольство новым налогом граждан и предприятий.**