

Краткие сообщения Brief reports

Краткое сообщение

УДК 656.13

DOI: 10.14529/em240415

АНАЛИЗ ТАРИФОВ И СЕБЕСТОИМОСТИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ ЧЕЛЯБИНСКЕ

Н.К. Горяев, goriaevnk@susu.ru

С.П. Любецкий, ser140799@mail.ru

О.С. Фадина, fadinaos@susu.ru

Южно-Уральский государственный университет, Челябинск, Россия

Аннотация. Общественный транспорт является важной составляющей качества жизни городского населения. Предметом исследования в статье являются тарифные системы общественного транспорта крупных городов. Цель исследования – сопоставление тарифов и себестоимости общественного транспорта. Одной из тенденций, характерной для большинства городов, является внедрение социальных стандартов транспортного обслуживания, которые определяют ценовую доступность транспорта в качестве важного критерия. Авторами проверяется гипотеза о том, что ценовая доступность транспорта не претерпела существенных изменений после повышения тарифов в 2024 году. Таким образом, формирование тарифов является актуальной задачей для исполнительной власти регионов и городов, так как необходимо их сопоставление с себестоимостью перевозок и возможностями бюджета. В качестве методологии оценки ценовой доступности транспорта использованы методические рекомендации Министерства транспорта России. Результаты работы показывают, что по критериям Министерства транспорта Российской Федерации ценовая доступность транспорта в Челябинской агломерации находится на высоком уровне, однако повышенные тарифы не покрывают себестоимость перевозок, что обуславливает необходимость субсидирования перевозок. Для крупнейшего пассажирского перевозчика Челябинска МУП «Служба организации движения» потребность субсидирования в годовом выражении составляет 375 миллионов рублей. Результаты работы могут быть использованы при разработке тарифных меню в крупных городах России. По результатам работы сделан вывод о том, что существенное повышение тарифов в 2024 году не привело к ухудшению ценовой доступности общественного транспорта по нормативным показателям, но позволило повысить качество транспортного обслуживания и снизить нагрузку на бюджет.

Ключевые слова: общественный транспорт, тарифы на перевозку, себестоимость перевозок, ценовая доступность транспорта

Для цитирования: Горяев Н.К., Любецкий С.П., Фадина О.С. Анализ тарифов и себестоимости общественного транспорта в городе Челябинске // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». 2024. Т. 18, № 4. С. 185–190. DOI: 10.14529/em240415

Brief report
DOI: 10.14529/em240415

ANALYSIS OF TARIFFS AND COSTS OF PUBLIC TRANSPORT IN THE CITY OF CHELYABINSK

N.K. Goryaev, goriaevnk@susu.ru

S.P. Lyubetskii, ser140799@mail.ru

O.S. Fadina, fadinaos@susu.ru

South Ural State University, Chelyabinsk, Russia

Abstract. Public transport is an important component of the quality of life of the urban population. The subject of the study in the article is the tariff systems of public transport in large cities. The purpose of the study is to compare tariffs and the cost of public transport. One of the trends characteristic of most cities is the introduction of social standards of transport services, which determine the affordability of transport as an important criterion. The authors test the hypothesis that the affordability of transport has not undergone significant changes. Thus, the formation of tariffs is an urgent task for the executive authorities of regions and cities, since it is necessary to compare them with the cost of transportation and budget capabilities. The methodological recommendations of the Ministry of Transport of the Russian Federation were used as a methodology for assessing the affordability of transport. The results of the work show that according to the criteria of the Ministry of Transport of the Russian Federation, the affordability of transport in the Chelyabinsk agglomeration is at a high level, but the increased tariffs do not cover the cost of transportation, which necessitates subsidizing transportation. For the largest passenger carrier of Chelyabinsk, the Municipal Unitary Enterprise “Traffic Management Service”, the need for subsidies in annual terms is 375 million rubles. The results of the work can be used in the development of tariffs in large cities of Russia. A significant increase in tariffs in 2024 did not lead to a deterioration in the affordability of public transport according to regulatory indicators, but allowed to improve the quality of transport services and reduce the burden on the budget.

Keywords: public transport, transportation tariffs, transportation costs, affordability of transport

For citation: Goryaev N.K., Lyubetskii S.P., Fadina O.S. Analysis of tariffs and costs of public transport in the city of Chelyabinsk. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 2024, vol. 18, no. 4, pp. 185–190. (In Russ.). DOI: 10.14529/em240415

Введение

Общественный транспорт является важной составляющей качества жизни городского населения. Одной из тенденций, характерной для большинства городов, является внедрение социальных стандартов транспортного обслуживания, которые определяют ценовую доступность транспорта в качестве важного критерия. Таким образом, формирование тарифов является актуальной задачей для исполнительной власти регионов и городов, так как необходимо их сопоставление с себестоимостью перевозок и возможностями бюджета.

Теория и методы

В соответствии с приказом Министерства транспорта РФ [1] коэффициент ценовой доступности поездок по маршрутам регулярных перевозок в баллах оценивается в зависимости от доли среднемесячных доходов, затрачиваемых на общественный транспорт (табл. 1). Оценка ценовой доступности осуществляется по стоимости месячного проездного, при условии, что он действует на не менее 75 % маршрутов сети, что выполняется

не во всех городах, в частности в Челябинске не выполняется. В этом случае расходы на транспорт определяются исходя из стоимости 60 поездок.

Результаты работы

Для сравнительного анализа ценовой доступности были собраны данные о доходах населения [2] и стоимости проезда в крупных городах [3–10], которые представлены в табл. 2.

Только в одном городе тариф не зависит от вида оплаты, в остальных наблюдается заметные различия. Разница в стоимости между транспортной картой и банковской отсутствует в некоторых городах. В большинстве городов разница есть, что свидетельствует о малообоснованном интересе администраций к такому способу оплаты, так как обычно услуги банка не дороже стоимости услуг эмитента транспортных карт. Разница в стоимости между банковской картой выше в тех городах, где стремятся уйти от наличного расчёта, так как затраты, связанные с оплатой наличными существенны. В некоторых городах уже произошёл фактический отказ от наличных платежей.

Таблица 1

Оценка ценовой доступности (нормативные требования)

Коэффициент ценовой доступности поездок	Менее 0,02 и свыше 0,07	От 0,02 менее 0,03 и от 0,06 менее 0,07	От 0,03 менее 0,04 и от 0,05 менее 0,06	От 0,04 до 0,05 включительно
Количество баллов	1	4	7	10

Таблица 2

Стоимость проезда и доходы населения (разработана авторами)

Город или агломерация	Стоимость проезда				Доходы населения, тыс. руб.
	месячный проездной	транспортная карта	банковская карта	наличный расчёт	
Новосибирск	2650	34	35	–	52,4
Екатеринбург	2300	31	33	–	59,8
Казань	2500	38	38	42	60,0
Красноярск	2700	44	44	–	54,6
Н. Новгород	2700	30	35	40	57,3
Челябинск	1450	34	37	43	44,9
Уфа	–	31	31	35	42,2
Самара	2175	35	35	38	47,3
Ростов-на-Дону	2340	34	36	39	49,7
Краснодар	–	40	40	40	58,8
Омск	2940	28	35	40	44,8
Воронеж	2675	–	31	33	49,2
Пермь	1887	37	37	37	47,6
Волгоград	1320	26	32	35	38,6

Сравнение тарифных меню представлено на рисунке.

Средняя стоимость проезда по транспортной карте в городах составляет 34 рубля, что равно стоимости проезда в Челябинске. Средняя стоимость проезда по банковской карте составляет 35,6 рубля, в Челябинске она больше на 1,4 рубля, что свидетельствует о заинтересованности Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области в использовании транспортных карт.

В Челябинске преобладает оплата проезда банковскими картами, поэтому средняя цена поездки составляет 36 рублей, а стоимость 60 поездок (проездной не охватывает 75 % маршрутной сети) будет составлять 2160 рублей, что чуть меньше 5 % от среднемесячного дохода населения.

Если сравнить цену поездки с реальной себестоимостью перевозок пассажиров крупнейшего Челябинского перевозчика МУП «Служба организации движения» [11] за первое полугодие 2024

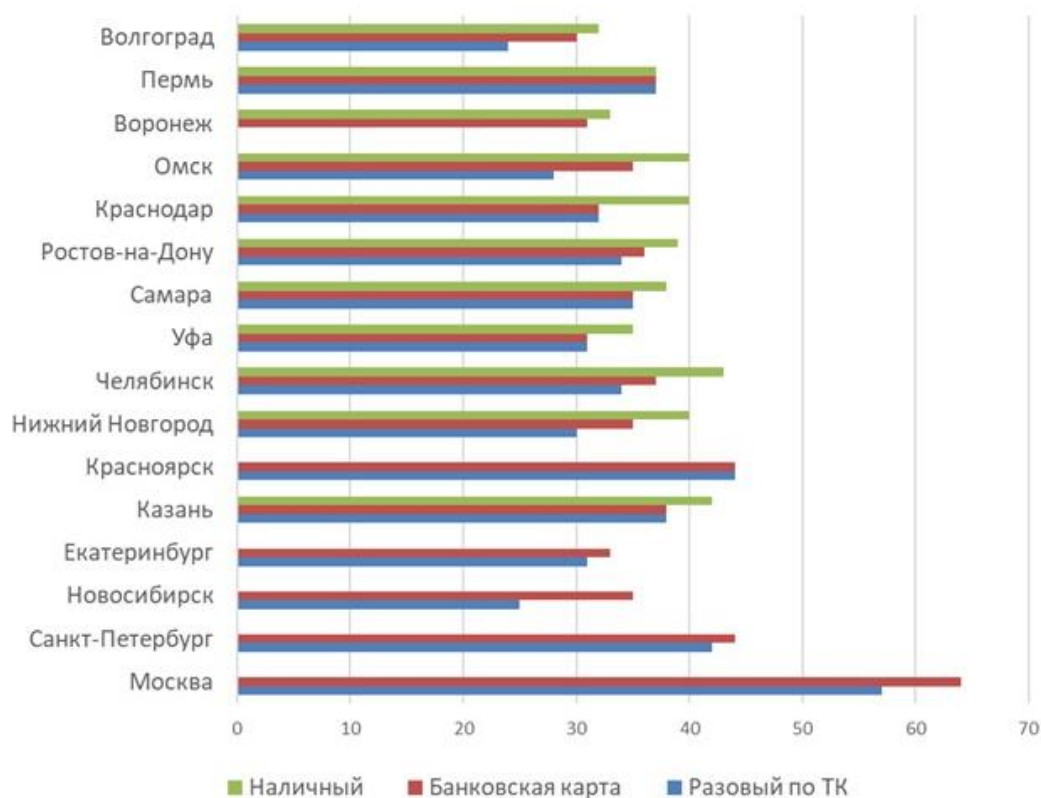
года, представленную в табл. 3, то необходимость в субсидировании перевозок для МУП «Служба организации движения» в годовом выражении составляет 375 миллионов рублей.

Заключение

Формирование тарифов является актуальной задачей для исполнительной власти регионов и городов.

Анализ показывает, что тарифы общественного транспорта в Челябинске близки к средним по крупным городам России и по критериям Министерства транспорта Российской Федерации ценовая доступность транспорта находится на высоком уровне.

Таким образом, существенное повышение тарифов в 2024 году не приведёт к ухудшению ценовой доступности общественного транспорта по нормативным показателям, но позволит повысить качество транспортного обслуживания и снизить нагрузку на бюджет.



Сравнение тарифных меню

Таблица 3

Структура себестоимости перевозок МУП «СОД» (сведения МУП)

Наименование	Апрель	Первое полугодие	Уд. вес, %
Расходы всего, тыс. руб.	190 726	1 108 063	
в том числе:			
Заработная плата персонала	72 248	423 961	38,3
Страховые взносы	24 097	141 102	12,7
Затраты на топливо (КПГ, СПГ)	22 380	134 492	12,1
Масла, технические жидкости	1 642	9 542	0,9
Запасные части и материалы	15 986	91 101	8,2
Ремонт и техобслуживание	9 880	58 484	5,3
Обслуживание кондиционера в автобусе	—	889	0,1
Мойка и дезинфекция ТС	11 612	62 869	5,7
Медицинский осмотр	640	3 324	0,3
Амортизация	20 073	114 178	10,3
Техн. освидетельствование газовых баллонов	2 300	6 521	0,6
Общексплуатационные и прочие расходы	9 541	61 745	5,6
Количество перевезенных пассажиров, чел.	4 645 738	25 465 268	
Пробег, км	1 223 091	6 994 705	
Рейсы, шт.	58 270	342 501	
Себестоимость 1 км, руб.	55,94	58,41	
Себестоимость 1 поездки, руб.	41,05	43,51	

Список литературы

1. Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 31 января 2017 г. № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения». URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/6802?ysclid=m3qzvi6mjr358585321> (дата обращения 21.11.2024).
2. Рейтинг регионов по доходам населения – 2024. URL: <https://riarating.ru/infografika/20241021/630271231.html?ysclid=m3qjwnxaaq997792650> (дата обращения 21.11.2024).
3. Тарифы Челябинск. URL: <https://chelgortrans.ru/passazhiram/tarify/> (дата обращения 21.11.2024).
4. Тарифы Екатеринбург. URL: <https://www.ekarta-ek.ru/obshchie-razdely/tarify/?group=557> (дата обращения 21.11.2024).
5. Тарифы Нижний Новгород. URL: <https://mintrans.nobl.ru/presscenter/news/77914> (дата обращения 21.11.2024).
6. Тарифы Казань. URL: <https://kazantransport.ru/fare/rates/> (дата обращения 21.11.2024).
7. Тарифы Воронеж. URL: <https://www.vrn.kp.ru/daily/27609/4960531/> (дата обращения 21.11.2024).
8. Тарифы Новосибирск. URL: <https://ptsmp.ru/index.php/tarify> (дата обращения 21.11.2024).
9. Тарифы Уфа. URL: <https://уфатгт.рф/tarifi> (дата обращения 21.11.2024).
10. Тарифы Краснодар. URL: <https://krd.ru/dokumenty/dokumenty-administratsii/ofitsialnoe-opublikovanie-normativnykh-pravovykh-aktov/document-18082023100709/> (дата обращения 21.11.2024).
11. МУП «Служба организации движения». URL: <https://chelgortrans.ru/> (дата обращения 21.11.2024).

References

1. *Rasporyazhenie Ministerstva transporta Rossiyskoy Federatsii ot 31 yanvarya 2017 g. № NA-19-r «Ob utverzhdenii sotsial'nogo standarta transportnogo obsluzhivaniya naseleniya»* [Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation of January 31, 2017 No. NA-19-r “On approval of the social standard of transport services for the population”]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/6802?ysclid=m3qzvi6mjr358585321> (accessed 11/21/2024).
2. *Reyting regionov po dokhodam naseleniya* [Rating of regions by population income – 2024]. URL: <https://riarating.ru/infografika/20241021/630271231.html?ysclid=m3qjwnxaaq997792650> (accessed 11/21/2024).
3. *Tarify Chelyabinsk* [Tariffs Chelyabinsk]. URL: <https://chelgortrans.ru/passazhiram/tarify/> (accessed 11/21/2024).
4. *Tarify Ekaterinburg* [Tariffs Yekaterinburg]. URL: <https://www.ekarta-ek.ru/obshchie-razdely/tarify/?group=557> (accessed 21.11.2024).
5. *Tarify Nizhniy Novgorod* [Tariffs Nizhny Novgorod]. URL: <https://mintrans.nobl.ru/presscenter/news/77914> (accessed 21.11.2024).
6. *Tarify Kazan'* [Tariffs Kazan]. URL: <https://kazantransport.ru/fare/rates/> (date of access 21.11.2024).
7. *Tarify Voronezh* [Tariffs Voronezh]. URL: <https://www.vrn.kp.ru/daily/27609/4960531/> (accessed 21.11.2024).
8. *Tarify Novosibirsk* [Tariffs Novosibirsk]. URL: <https://ptsmp.ru/index.php/tarify> (accessed 21.11.2024).
9. *Tarify Ufa* [Ufa Tariffs]. URL: <https://уфатгт.рф/tarifi> (accessed 21.11.2024).
10. *Tarify Krasnodar* [Krasnodar Tariffs]. URL: <https://krd.ru/dokumenty/dokumenty-administratsii/ofitsialnoe-opublikovanie-normativnykh-pravovykh-aktov/document-18082023100709/> (accessed 21.11.2024).
11. *MUP «Sluzhba organizatsii dvizheniya»* [MUP “Traffic Organization Service”]. URL: <https://chelgortrans.ru/> (accessed 21.11.2024).

Информация об авторах

Горяев Николай Константинович, кандидат технических наук, доцент, доцент Передовой инженерной школы, Южно-Уральский государственный университет, Челябинск, Россия; goriaevnk@susu.ru

Любецкий Сергей Павлович, аспирант кафедры математического и компьютерного моделирования, Южно-Уральский государственный университет, Челябинск, Россия; ser140799@mail.ru

Фадина Ольга Сергеевна, аспирант кафедры автомобилей и автомобильного сервиса, Южно-Уральский государственный университет, Челябинск, Россия; fadinaos@susu.ru

Information about the authors

Nikolay K. Goryaev, the candidate of engineering science, associate professor, Advanced Engineering School, South Ural State University, Chelyabinsk, Russia; goriaevnk@susu.ru

Sergey P. Lyubetskii, PhD student, Mathematical and Computer Modeling department, South Ural State University, Chelyabinsk, Russia; ser140799@mail.ru

Olga S. Fadina, PhD student, Road transport department, South Ural State University, Chelyabinsk, Russia; fadinaos@susu.ru

Статья поступила в редакцию 11.11.2024

The article was submitted 11.11.2024