

ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ ГОРОДСКИМ АВТОТРАНСПОРТОМ

Мазепина Л.Н., Черных О.В.

Белорусский национальный технический университет

Положительное функционирование и развитие городского пассажирского транспорта в современных условиях во многом определяется взвешенностью тарифной политики, проводимой городским руководством и органами управления транспортом. Целью тарифной политики является обеспечение сочетания интересов транспортных предприятий и населения. От политики ценообразования зависит не только доходность предприятий пассажирского транспорта, но и социальная стабильность в городе, эффективность работы городского хозяйства в целом.

Тариф городского пассажирского транспорта — это ставка, по которой взимается плата за транспортные услуги. Однако сложная природа услуг городского пассажирского транспорта в современных условиях, существенно трансформирует содержание этого понятия. В настоящее время тариф городского пассажирского транспорта не только и не столько плата за транспортную услугу, а частное экономическое благо, которое реализуется рыночным путем. Плата за услугу городского пассажирского транспорта носит усредненный характер, не имеет четкой связи с «объемом» оказанной услуги, величиной перемещения. В наземном общественном транспорте плата, как правило, не производится непосредственно субъекту ее предоставляющему. Процедура оплаты отделена от него и возложена на пассажира, она во многом зависит от сознания последнего и подкреплена периодическим контролем. Предоставление услуг городского пассажирского транспорта не зависит от сиюминутного спроса, количества потребителей и соответствующей оплаты. Наличие льгот также отличает современную природу услуг городского пассажирского транспорта от «нормально-го» частного блага, предназначенного для рыночной реализации. Такие характеристики наделяют тариф городского пассажирского транспорта veryночными свойствами. В итоге плата за проезд приобретает признаки финансовой категории, родственной налогу.

В настоящее время для оплаты проезда на всех видах городского пассажирского транспорта используется единый тариф, установленный Минским городским исполнительным комитетом. Для удобства пассажиров на всех видах наземного транспорта действует единый билет на одну поездку. Применение единого тарифа и билета упрощает как организацию сбора выручки, так и оплату проезда пассажирами. Нет необходимости тиражировать разные виды билетов, а пассажир, приобретая билет, получает возможность пользоваться любым видом наземного транспорта, наиболее удобного для него.

Разовыми билетами в городском транспорте Минска пользуется около половины пассажиров, оплачивающих проезд. Чуть более половины пассажиров пользуется многоразовыми билетами: на месяц и на декаду. Месячные и декадные билеты на проезд реализуются через торговую сеть города и дают право на проезд в определенном виде наземного транспорта или в метро (здесь исполь-

зуются магнитные карточки) в указанном месяце или в течение одной декады месяца. При этом количество поездок не ограничивается. Для подсчета количества перевезенных пассажиров на каждый вид многоразовых билетов принимается условное количество поездок.

Для удовлетворения спроса населения на многоразовые билеты разработаны и действуют месячные и декадные билеты на каждый вид транспорта в отдельности и на все возможные комбинации из двух, трех видов транспорта. Стоимость месячных билетов на один вид транспорта в настоящее время включает 43 оплаченные поездки:

на два вида — 60 оплаченных поездок (30 на один вид);

на три вида — 70 оплаченных поездок (23 на один вид).

Как показывают эти цифры, цены месячных билетов установлены так, что наиболее выгодным для пассажира является единый месячный билет на три вида транспорта. Стоимость декадных билетов составляет 1/3 часть цены месячного билета соответствующего вида.

В целом можно констатировать, что сложившаяся система оплаты на пассажирском транспорте Минска представляется довольно сложной и несовершенной. Ее основными недостатками являются:

- оплата проезда не зависит от расстояния и продолжительности поездки.
- в связи с наличием всех видов городского транспорта и комбинацией месячных и декадных билетов на разные виды транспорта, количество билетов чрезвычайно велико. Положение усложняется необходимостью иметь две разновидности для каждого из билетов — для полного тарифа и для льготников (скидка 50%). Такое большое количество билетов увеличивает издержки на их изготовление и реализацию, очень затрудняет контроль, создает неудобства для пассажиров.
- отсутствие единого билета для лиц, пользующихся правом бесплатного проезда.
- отсутствие средств автоматизированного контроля оплаты проезда на наземном транспорте, что не дает возможности внедрять билеты на несколько поездок, фиксировать время начала поездки, вводить систему оплаты проезда в зависимости от расстояния.

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИЙ РИСК И ЕГО ОЦЕНКА

Малаховская В.И.

Белорусский государственный технологический университет

Оценка рисков включает в себя их качественный и количественный анализ. Качественный анализ представляет собой классификацию риска, выявление причин возникновения риска, возможных негативных последствий и мер по минимизации ущерба. Количественный анализ состоит в расчёте показателей уровня риска (стандартного отклонения, коэффициента вариации, бета-коэффициента), на основании которых принимается необходимое управленческое решение.