

## **К ПРОБЛЕМЕ ПОВЫШЕНИЯ СТОИМОСТИ НА ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ**

**Капитанова О.В.**

**научный руководитель доц., канд. экон. наук Кухар Л.Б.  
Красноярский институт железнодорожного транспорта —  
филиал ФГБОУ ВПО  
«Иркутский государственный университет путей сообщения»**

В Красноярске с 10 января 2014 года вновь повышен тариф на проезд в городском пассажирском транспорте. В автобусах, например, он изменился с 16 до 19 рублей. При этом существенного улучшения качества перевозок и обслуживания пассажиров не произошло, что подтверждают данные опроса студентов экономической специальности одного из вузов Красноярска. Результаты опроса показали, что все 100% опрошенных пользуются автобусным транспортом и рост тарифа на три рубля существенно сказался на уменьшении бюджета студентов.

В учебниках по экономике написано, что одной из основных задач транспортной системы является — снижение транспортных издержек и, как следствие транспортной составляющей в цене, для чего любое транспортное предприятие или предприниматель должен стремиться к росту производительности труда, поскольку это делает его эффективным, а следовательно конкурентоспособным. Иными словами, рост производительности труда в автотранспортных предприятиях или индивидуальных предпринимателей должен приводить не к повышению тарифа на автобусные перевозки, а, напротив, к его снижению.

Между тем стоимость проезда в общественном пассажирском транспорте неуклонно только растет, что вызывает закономерный вопрос: почему? И почему при этом ни качество обслуживания, ни техническое состояние автобусов не только существенно, оно практически никак не меняется.

Для ответа на этот вопрос нами были поставлены следующие задачи:

- дать историческую справку о зарождении и становлении общественного пассажирского транспорта;
- провести сравнительный анализ тарифов на пассажирские перевозки общественным транспортом в разных городах страны с тарифом на аналогичные перевозки в г. Красноярске;
- рассчитать долю транспортных расходов в заработной плате в различных городах;
- провести опрос среди студентов экономической специальности;
- выявить причины, из-за которых происходит повышение стоимости на проезд.

В России городской общественный транспорт стал развиваться в конце XIX века. Сначала появились гужевые повозки омнибусы, которые были вытеснены конкой. Конка — это прошлый образ трамвая на конской тяге. Со временем ее стал заменять электрифицированный трамвай, который стал основным видом общественного транспорта в начале XX века. Затем стали внедрять автобусы, так как они были намного проще и дешевле. После Второй мировой войны стремительно начал развиваться новый вид — троллейбус. К 1960-м годам он стал самым популярным видом общественного транспорта. Но после распада СССР все поменялось. На первое место вышел автобус.

В настоящее время трамвайные маршруты сохранились в 70 городах России, но происходит их сокращение.

Существует основная транспортная проблема российских мегаполисов — это не окупаемость пассажирских перевозок. Из этой проблемы вытекают и другие - автопарк

не обновляется, качество обслуживания не улучшается, транспорт не ремонтируется, льготные тарифы сокращаются и многие другие проблемы. Однако, не смотря на то, что проблемы у всех одинаковые, но ситуация с общественным транспортом в городах России складывается по-разному.

По данным специалистов, проводивших исследования различий в стоимости проезда в городском пассажирском транспорте в различных городах России было установлено.

В Новосибирске общественный транспорт насчитывает несколько трамвайных, троллейбусных и автобусных депо, множество маршрутных такси и метрополитен. Стоимость в метро 18 рублей, в автобусе 17 рублей, троллейбус 13 рублей, маршрутное такси, если не превышает 15 км — 18 рублей, более 15 км-23 рубля.

В Томске действуют 37 автобусных маршрутов. Последний раз тариф на проезд повышался в 2009 году — в маршрутках до 12 рублей, и в электротранспорте до 10 рублей.

Транспорт в Екатеринбурге также представлен всеми видами общественного пассажирского транспорта, в том числе и метрополитеном. В этом городе есть одна особенность — одинаковая цена на всех видах общественного транспорта и составляет 23 рубля. Для преодоления автомобильных пробок в часы пик запустили городскую электричку, цена полного билета составляет 55 рублей.

Московский городской общественный транспорт имеет около 5700 автобусов, 1500 троллейбусов и 920 трамваев. Пассажиропоток равен 4,2 млрд человек в год. Билеты на проезд унифицированы, но стоимость проезда не фиксирована. Стоимость проезда зависит от того, сколько поездок сразу купили — чем больше, тем дешевле. Средняя цена одной поездки составляет 30 рублей. Если купить одну поездку, то она будет стоить 30 рублей, а если сразу 60, то каждая обойдется в 12,5 рублей.

В Красноярске каждый день на маршруты выходит более 1200 автобусов, трамваев и троллейбусов. С 2007 года обновляется автопарк, за это время появилось более 450 новых единиц транспорта. Процент износа автомобильного транспорта составляет 20-30%, троллейбусов — 80% и трамваев — 90%. Как уже было отмечено выше, стоимость на автобусы после нового года подняли с 16 до 19 рублей.

В России самая высокая стоимость на проезд в автобусе установлена в Москве — 30 рублей, а самая низкая в Майкопе — 9 рублей. Средняя цена колеблется от 18 до 14 рублей. Красноярск находится после Норильска (в Норильске 22 рубля) — 19 рублей.

Сопоставив среднюю заработную плату и цену на проезд в общественном транспорте в городах России, можно сделать вывод о том, что чем больше средняя зарплата в городе, тем выше стоимость на проезд, например, в Москве средняя заработная плата гражданина составляет 42000 рублей, а стоимость проезда 30 рублей, и, соответственно, наоборот, чем ниже заработная плата, тем ниже стоимость проезда, в Омске средняя заработная плата 19000 рублей, что существенно отличается от Москвы, и, соответственно, стоимость проезда — 16 рублей.

Таблица №1 — Сопоставление зарплаты и стоимости проезда в автобусе

Город	Средняя зарплата	Цена на проезд в автобусе
Омск	19000	16
Новосибирск	26000	17
Томск	23000	17
Москва	42000	30

Красноярск	25000	19
Екатеринбург	28000	23

Согласно данным таблицы 1 доля транспортных расходов в структуре заработной платы составляет от 3.9% до 5%. Казалось бы это немного, но при определении этой доли нами не учитывалась транспортная подвижность населения соответствующих городов и в расчет принималось только две поездки в день (туда и обратно). Кроме того, в таблице приведена средняя зарплата по региону, что совсем не означает, что работники всех профессий получают именно эту величину заработной платы. Большинство работников, особенно бюджетных организаций получают значительно меньше, что в свою очередь, увеличивает долю транспортных расходов в их бюджете. Таким образом, повышение стоимости проезда в общественном пассажирском транспорте, на наш взгляд, это перекладывание на плечи людей (кстати, налогоплательщиков) решение транспортных проблем, приводящее при этом, к ухудшению уровня жизни самой незащищенной части (а это бюджетники, студенты и пенсионеры) населения.

При исследовании проблемы бесконечных повышений, было проанализировано изменение стоимости проезда на автобус за последние 5 лет.

Таблица №2 — Сравнение стоимости на проезд за 5 лет

Город	Стоимость в 2010 году (базовый)	Стоимость в 2011 году	Стоимость в 2012 году	Стоимость в 2013 году	Стоимость в 2014 году
Москва	24	25	25	26	30
Новосибирск	12	14	17	17	17
Екатеринбург	18	17	18	23	23
Красноярск	11	13	13	16	19
Томск	12	12	12	15	17

Из таблицы видно, что в Красноярске в 2014 году подняли стоимость проезда почти на 20%. Для того, чтобы добраться от дома до учебы, в прошлом году, в месяц уходило 960 рублей, после увеличения стоимости в нынешнем году, составляет — 1140 рублей. Например, в Красноярском институте железнодорожного транспорта академическая стипендия выплачивается в размере 1608 рублей, из которой почти 71% - составляют расходы на проезд студента.

Данные таблицы 2 свидетельствуют об устойчивой тенденции роста стоимости проезда. На 2014 год по сравнению с базовым (2010 годом) стоимость проезда в Москве увеличилась на 25%, в Новосибирске – на 41%, в Екатеринбурге – на 27%, в Красноярске – на 72% и в Томске – на 41%. В некоторых городах России происходит мягкое повышение стоимости на проезд – это в Москве и в Екатеринбурге. Жесткое повышение стоимости на проезд наблюдается в Красноярске на 72% (по сравнению с текущим и базовым). В городе произошло увеличение стоимости на проезд в 2011 году – на 18%, в 2013 году – на 23% и в 2014 году – на 18,7%.

В целях определения, на что все же повлияло повышение стоимости проезда, был проведен опрос среди студентов экономической специальности. По результатам

проведенного опроса, было выявлено следующее:

- все опрошенные пользуются общественными видами транспорта, преимущественно автобусом;
- более 70% опрошенных, считают, что рост стоимости проезда на автобус, не повлиял на улучшение качества обслуживания и улучшения технического состояния подвижного состава (автобуса);
- все студенты отметили, что стоимость проезда высокая, при этом представительницы женского пола считают, что оптимальная стоимость проезда должна составлять от 8 до 13 рублей, а представители мужского пола готовы безболезненно для своего бюджета платить от 10 до 15 рублей за одну поездку;
- 75% девушек и 87,5% молодых людей устраивает количество автобусов в городе.

Для определения состава расходов на услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом используют следующие затраты:

- материальные расходы;
- топливо и смазочные материалы;
- заработная плата;
- единый социальный налог;
- техническое обслуживание и ремонт подвижного состава;
- износ автомобильных шин;
- амортизационные отчисления;
- прочие расходы;
- общехозяйственные и административно-управленческие расходы.

Причинами повышения стоимости на городской общественный транспорт выступают следующие:

- рост цен на электроэнергию;
- увеличение стоимости топлива;
- увеличение страховых выплат;
- изношенность техники;
- увеличение стоимости на горюче-смазочные материалы;
- снижение пассажиропотока;
- оснащение техники устройствами системы Глонасс;
- продление работы;
- ремонтные работы;
- инфляция.

Пассажирский транспорт общего пользования относится к непроизводительной инфраструктуре и носит социальный характер. В силу этого бремя расходов на этот вид транспорта должно ложиться на плечи государственных органов власти, в частности, на региональный бюджет, а не на плечи самих граждан среди которых значительный удельный вес приходится на студентов (18.7% от общей численности) и пенсионеров (12.3%).

Специалисты во всем мире относят его к убыточному виду и на то есть веские основания: высокая себестоимость перевозок по сравнению с тарифами на его услуги, не рентабельность вечерних перевозок, когда автобусы ездят полупустыми, и др.

Решение проблемы нам видится в следующем: либо заработная плата граждан, а особенно стипендии студентов и пенсии пенсионеров должны быть таковыми, чтобы легко позволяли оплачивать поездки по тарифам, перекрывающим себестоимость перевозок, либо правительство должно субсидировать этот вид транспорта таким образом, чтобы граждане не страдали от повышения затрат автотранспортных предприятий или индивидуальных предпринимателей, оказывающих этот вид услуг.

#### Список литературы

1. Всероссийская транспортная ежегодная информационно-аналитическая газета №13(820) 24-30 марта 2014 г.
2. Вучик В.Р. Транспорт в городах, удобных для жизни / пер. с англ. А.Калинина под научн. ред. М. Блинкина. - М.: Издательский дом «Территория будущего», 2011. – (Серия «Университетская библиотека Александра Погорельского»). – 576 С.
3. Новости Красноярска - <http://krasnoyarsk.dk.ru/news>
4. Официальный сайт Мосгортранс - <http://www.mosgortrans.ru>