

ПРОБЛЕМЫ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

Г.Л. Угарова

Рассмотрены проблемы ценообразования в сфере транспорта по Челябинской области. Выявлены слабые стороны современной системы ценообразования на муниципальном и пригородном железнодорожном транспорте. Выделены целевые ориентиры возможных стратегических действий, направленных на повышение эффективности системы транспортных услуг.

Ключевые слова: ценообразование, конкурентоспособность, эффективность, стратегии, ценовая политика.

В условиях кризиса одной из основных проблем городского общественного транспорта является сильная изношенность и недостаточные темпы обновления подвижного состава. Как следствие износа подвижного состава снижается уровень технической надежности и безопасности пассажирского транспорта, возрастает поток сходов с линии по техническим неисправностям. Кроме того, в значительной степени растут затраты на эксплуатацию подвижного состава и себестоимость перевозок пассажиров. Увеличение транспортной подвижности населения, в условиях сокращения провозных возможностей приводит к росту наполняемости салонов. В часы «пик» она почти втрое превышает значения, рекомендованные Международным союзом общественного транспорта, и достигает физического предела. Не обеспечивается не только минимальный уровень комфортности поездок пассажиров, но и необходимые условия соблюдения безопасности при их перевозках. Что касается пассажирских перевозок маршрутными такси, то, несмотря на положительные стороны данного вида пассажирского транспорта, такие как высокая скорость доставки, широкий охват транспортной сети города, относительный уровень комфорта, они облада-

ют рядом негативных качеств. В процессе движения водители маршрутных такси совершают перестроений из полосы в полосу на 65 % больше, чем водители общественного транспорта.

Водители «маршруток» добиваются более высоких скоростей сообщения не за счет уменьшения количества остановок, а за счёт скоростных качеств автомобилей. Агрессивная манера вождения маршрутных такси, вызванная конкуренцией за пассажира на дороге, и стремление совершить как можно большее число поездок приводят к возникновению частых аварийных ситуаций.

Отсутствие оборудованных для маршрутных такси остановок и наличия остановок вне плана часто приводит к повышению аварийной обстановки на дороге вследствие резкого торможения после разгона и нарушения рядности движения. Установка незаконных дополнительных мест является нарушением законодательства и приводит к снижению комфортабельности и безопасности поездки. Отсутствие кондуктора в салоне возлагает на водителя дополнительные обязанности, выполнение которых отвлекает его. Водители работают по 10–12 часов без какого-либо перерыва на обед, тем самым нарушая все существующие нормы труда. Это ведёт к утомляемости, и как следствие, повышается вероятность возникновения аварий.

При регулировании цен (тарифов) на услуги естественных монополий на транспорте применяются следующие методы ценового регулирования:

- установление или ограничение уровней тарифов или их составляющих (прибыли, рентабельности);
- методы текущей корректировки тарифов;
- совершенствование тарифных систем и др.

Организацию пригородных перевозок железнодорожным транспортом законодательство Российской Федерации (пункт 12 части 2 статьи 26.3 закона 184-ФЗ от 06.10.1999) возлагает на субъекты РФ. Органы власти регионов формируют транспортный заказ (определяется количество заказываемых электропоездов, их составность, маршруты, по которым они будут курсировать), устанавливает тарифы на проезд в пригородных поездах и суммы выпадающих доходов от государственного регулирования тарифа (правительство региона обязано осуществлять полную компенсацию убытков, которые несет перевозчик).

Стоимость билетов на ряд пригородных и междугородних автобусов подорожала с начала апреля 2015 года. Повышение произошло на основании постановления министерства тарифного регулирования Челябинской области. Данный документ, вступивший в силу с 1 апреля, устанавливает предельный тариф в 2,05 рубля за километр пути. Дороже придётся платить и за багаж. Тариф на его провоз теперь составляет 50 % от стоимости билета. С 1 августа 2013 предельный тариф составлял 1,85 рублей за километр.

С августа 2015 года министерство тарифного регулирования области разрешило и перевозчикам маршрутного такси поднять стоимость билета. Теперь цена проезда в городском маршрутном такси составляет не 18, а 20 рублей.

Перевозчики-собственники автобусов считают это вынужденной мерой и связана она с увеличением расходов, которые значительно возросли за последние 6 месяцев. Например, стоимость страхования ОСАГО увеличилась на 70–80 %, а также возросли расходы на ремонт, запчасти и бензин. С 1 ноября 2015 г. вступило в силу решение городского управления транспорта Челябинска о повышении стоимости проезда на автобусах, троллейбусах и трамваях. Сейчас, чтобы проехать на муниципальном общественном транспорте приходится платить 20 рублей, а не 15, как было ранее. Транспортники обосновывают такое решение подорожанием топлива, смазочных материалов и тарифов на электроэнергию: за последние три года стоимость смазочных материалов увеличилась на 60 %, дизельного топлива – 35 %, цены на теплоэнергию и электроэнергию выросли на 30 % и 35 % соответственно.

С 1 января 2015 года повысились тарифы и на проезд в пригородном железнодорожном транспорте на территории Челябинской области. В Челябинской области в соответствии с постановлением правительства области индексация тарифов с 1 января 2015 года составила 10 %. Стоимость проезда в электричке за одну зону составила 21 рубль, тогда как раньше она составляла 19 рублей.

Предприятия, ведающие движением трамваев, автобусов и троллейбусов в столице Южного Урала, терпят колоссальные убытки. Причины традиционны – экономическая ситуация в мире и стране, неумоимо дорожающее топливо, столь же стремительно дорожающие запчасти. Транспортные предприятия терпят убытки ещё и потому, что недовыполняют значительное количество рейсов из-за пробок на дорогах. Так же падает пассажиропоток из-за увеличения тарифов.

Итак, необходимы дальнейшие меры по совершенствованию ценообразования в сфере транспортных услуг путём государственного регулирования цен, что обеспечит устойчивость транспортных предприятий.

Библиографический список

1. Постановление «Об установлении предельных тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования на муниципальных маршрутах Челябинской области» от 26 марта 2015 года № 12/15 Министерства тарифного регулирования и энергетики Челябинской области.
2. Цены и ценообразование: учебник для вузов / под ред. В.Е. Есипова. – 5-е изд. – СПб.: Питер, 2008. – 480 с.
3. Журавлев, В.В. Основы стратегического менеджмента / В.В. Журавлев. – Челябинск: Изд-во НОУВПО РБИУ, 2012. – 160 с.

4. Журавлев, В.В. Современные методы подготовки персонала / В.В. Журавлев, А.М. Лопарева // Личность и общество: проблемы взаимодействия. Материалы VII Международной научно-практической конференции. – Челябинск: Издательский дом «Монограф»2014. – С. 222–224.

5. Худякова, Т.А. Генезис понятия «контроллинг устойчивости» промышленного предприятия: российский аспект / Т.А. Худякова // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 2 (55). – С. 585–588.

6. Пищулина, Е.С. Актуальные проблемы оценки потенциала предприятий туриндустрии / Е.С. Пищулина // Личность и общество: проблемы взаимодействия. Материалы VIII Международной научно-практической конференции. – Уфа: Аэтерна, 2015. – С.181–182.

[К содержанию](#)