Сайфутдинов Д.Ж.

**Проблема тарификации в общественном транспорте на примере города
Екатеринбург**

*Уральский государственный университет путей сообщения
(Россия, Екатеринбург)*

doi: 10.18411/lj-04-2020-73

idsp: ljjournal-04-2020-73

Аннотация

В статье рассматриваются основные виды транспортных тарифов для определения оптимального варианта использования в городском транспорте.

Ключевые слова: общественный транспорт, управление транспортом, транспортное обслуживание пассажиров, системы тарификации.

Как известно, власти Екатеринбурга были намерены внедрить повременную систему оплаты проезда в общественном транспорте. Изменение должно было коснуться маршрутной сети общественного транспорта. Повременный тариф предусматривает неограниченное число пересадок на городском транспорте в указанный промежуток времени без дополнительной оплаты. При этом началом действия тарифа считается начало поездки, а окончанием - последняя пересадка в указанный промежуток времени.

Стоит ли изменять тариф? Какой из тарифов будет наиболее выгодным для пассажиров?

Транспортные тарифы формируют доходы транспортных предприятий и являются при этом издержками потребителей транспортных услуг. Разница между доходами (тарифами) и расходами транспорта составляет прибыль транспортных предприятий.

Тарифы на общественный транспорт регулируются комитетами и комиссиями по тарифам в каждом субъекте РФ индивидуально, в соответствии с действующим законодательством РФ.

Тарифное регулирование на транспорте связано с функциональной деятельностью организаций (предприятий) внутри логистической производственно-транспортной системы или логистической транспортно-сбытовой системы. Основная цель тарифного регулирования - воздействие на систему отношений между участниками товарного и транспортного рынка в процессе производства, транспортировки и сбыта товаров.

Целью исследования изучение методов тарификации оплаты проезда на общественном транспорте.

Задачи:

- определить тарифные структуры;
- выделить наиболее распространенные типы тарификаций;
- определить наиболее оптимальную тарифную структуру.

Основой любого тарифа является ставка - цена некоторой «базовой» операции или услуги. Главным измерителем перевозки пассажиров в общественном транспорте традиционно считается пассажирооборот. Вместе с тем, в зависимости от назначения тарифа, могут использоваться ставки на одного перевезенного пассажира, на один километр пробега, на один час работы и т.д.

Можно выделить следующие типы тарифных структур, показанные на рисунке

1.

Рисунок 1 - тарифные структуры: (а) плоский тариф, (б) зональный тариф, (в) секционный тариф.

При едином или плоском тарифе размер оплаты за поездку на общественном транспорте не зависит от пройденного пути, которое было пройдено пассажиром на одном транспорте. Такой тариф очень прост в реализации и понятен клиентам. Оплата за проезд взимается при посадке в маршрутное транспортное средство или перед прохождением турникета в метро. Такая простота тарифа является его прямым недостатком - фиксированная стоимость за проезд не отражает качество полученных пассажиром услуг, например, пассажир, который проехал несколько остановок, заплатил ту же стоимость, что и пассажир, который проехал меньшее количество остановок.

Как утверждают исследователи в Иркутском государственном университете: «В городах, где длина поездок примерно одинаковая, так что удобства единого тарифа намного перевешивают недостатки, связанные с соотношением расстоянием поездок. Но, в больших городах, эти недостатки становятся значимыми». Данное утверждение является достоверным, но невозможно с ним полностью согласиться. Если говорить о множестве поездок на различные расстояния, все излишние затраты пассажира будут минимальны или сведены к нулю.

Зональный тариф предусматривает деление города или городского района на тарифные зоны для определения величины тарифа пропорционально длине поездки. Где для каждой тарифной зоны работает свой плоский (единый) тариф. Увеличение стоимости оплаты распространяется на пассажиров, переезжающих из одной зоны в другую, с увеличением количества пересекающих две и более границ тарифных зон соответственно увеличивается и стоимость поездки.

Система зон должна быть очень тщательно продумана. Каждая тарифная зона должна содержать в основном независимые районы. Важным условием для зонального тарифа является достаточно большое расстояние между тарифными зонами для более низкой стоимости за единицу расстояния.

Сравнивая с единым тарифом, стоимость в зональном тарифе проезда увеличивается за счет дальних поездок. Это делает тариф более справедливым и приемлемым для пассажиров. Следовательно, зональный тариф, может привлечь большее число постоянных пассажиров и способствует получению большей прибыли, чем единый тариф. Огромным минусом этого тарифа является высокая стоимость проезда пассажиров, передвигающихся на короткое расстояние, но через границы зон.

Секционный тариф, в отличие от зонального, привязан к расстоянию пути, но разделением маршрута на секции, то есть стоимость проезда зависит от количества пройденного расстояния или секций. В таком подходе увеличение платы за проезд происходит более плавно, нежели в зональном. Но с другой стороны увеличивается и сложность вычисления, сбора и контроля проезда. Это часто приводит к длительному времени сбора оплаты, требует большого количества персонала и возрастает количество уклонений от полной оплаты проезда. На сильно загруженных линиях необходимо внедрять электронную систему оплаты для облегчения работы [1].

Временной тариф нельзя полностью отнести к тарифным структурам, но его нельзя не рассмотреть в рамках данного исследования. Данный тариф нельзя отнести к выше рассказанным тарифным структурам. Его суть заключается в оплате времени нахождения в общественном транспорте. С одной стороны, это является хорошим вариантом тарифа, к примеру, пассажир покупает билет, рассчитанный на 30 или 60 минут и может произвести сколько угодно пересадок за это время, что уменьшит его затраты в разы. С другой стороны, при нахождении пассажира в пробке большого города, где можно задержаться на длительное время, что увеличит стоимость проезда. Конечно, можно использовать геоинформационные системы для нахождения более быстрого пути с наименьшими затратами, но как показали исследования ни одно из крупных приложений не учитывает пробки и местоположение транспортных средств в городском потоке. Единственным решением такой проблемы это дать возможность пассажирам находиться в транспорте до необходимой остановки на маршруте, где закончилось время, не взывая с него дополнительной платы [2].

Рассматривая выше описанные виды тарифных систем можно выделить ряд преимуществ и недостатков, сформулировать следующие результаты, касающиеся пассажиров:

- секционный тариф лучше всего использовать в малых и средних городах, где пройденный путь будет минимален, что повлечет за собой низкую стоимость проезда;
- единый (плоский) тариф может быть использован во всех типах городах, где его преимущества и недостатки будут равноценны;
- зональный тариф лучше всего использовать только в больших городах, где преимущественно большие потоки пассажиров, перевешивают сложности и недостатки реализации тарифа.
- временной тариф при небольшой модернизации является наиболее удобным тарифом для большого города, где будут минимизированы основные затраты и исключены дополнительные.

Выбор того или иного тарифа в большой степени зависит от администрации города и управляющей компании. Тариф, от которого прибыль предприятия будет максимальна будет выбран в общественном транспорте.

Со стороны пассажира нельзя выбирать какой-либо один тариф т.к. любой из рассмотренных тарифов в той или иной мере может удовлетворить клиента.

Рассматривая мировые системы оплаты, то в частности создания и использования систем оплаты на маршрутных транспортных средствах, в основном крупные города используют и зональную, и секционные тарифы [3, 4].

1. Моисеева М.А., Фадеев Д.С. Системы тарификации оплаты проезда на городском пассажирском транспорте. Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. Журнал 6-1, 2015 г.: «Институт стратегических исследований». [Электронный Ресурс] URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=23791480>.
2. Сайфутдинов Д.Ж. Геолокационная система наблюдения и анализа передвижения транспортных средств в реальном времени. Журнал «Программная инженерия» № 11, 2017 г.: «Новые технологии». [Электронный Ресурс] URL: http://novtex.ru/prin/rus/issues/8_11_2017.html.
3. Лебединская О.И. Методы тарификации оплаты проезда на городском пассажирском транспорте. Евразийский Научный Журнал №3, 2016 г. [Электронный Ресурс] URL: <http://journalpro.ru/articles/metody-tarifikatsii-oplaty-proezda-na-gorodskom-passazhirskom-transporte/>.
4. Рачек С.В. Инновационные подходы к совершенствованию технологии транспортного обслуживания. Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения, 2007 №19 с. 84-89. [Электронный Ресурс] URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=21024587>.

Шелаумов А.В.

Принципы организации спортивно-оздоровительных туров

*Институт транспорта, сервиса и туризма
(Россия, Воротынец)*

doi: 10.18411/lj-04-2020-74

idsp: ljjournal-04-2020-74

Аннотация

В условиях возрастающей напряженности городской жизни, ухудшения экологии, снижения естественного иммунитета человека все большее значение приобретает высокий оздоровительный потенциал природной среды, который позволяет создать целостную систему взаимодействия человека с природой, позволяющую комплексно решать задачи оздоровления населения, сохранения природы, оптимального сочетания режима городской жизни с активным отдыхом.

Ключевые слова: спортивно-оздоровительный туризм, спортивно-оздоровительный тур.

Abstract

With the increasing tensions of urban life, environmental degradation, reduction of natural human immunity is increasingly important high health potential of the natural environment that allows you to create a coherent system of human interaction with nature, allowing to solve tasks of population health improvement, nature conservation, the optimal combination of modes of urban living with recreational activities.

Keywords: sports and health tourism, sports and health tourism.

Спортивно-оздоровительный туризм представляет собой группу различных типов, видов и форм туризма, объединённых мотивами занятий, характером маршрута и организационными формами. Мотивами занятий являются и оздоровительные формы активного отдыха, и экстремальные туристские походы и путешествия, и спортивное совершенствование в пределах естественных препятствий природной среды в любых условиях от комфортных до экстремальных. По характеру маршрута это могут быть и пешеходные, и водные, и велосипедные, и лыжные, и другие виды туристских походов и путешествий, включённые и не включённые в Единую всероссийскую спортивную классификацию [3, с. 65].