

## **ТАРИФІКАЦІЯ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СВІТІ**

Зі зростанням інфляції у нашій країні, знеціненням гривні та подальшим зубожінням населення гострою проблемою постає відповідність плати за проїзд у міському пасажирському транспорті рівню якості цих перевезень, типу транспортного засобу, кількості поїздок та їх відстані.

Проте на даний момент вітчизняними науковцями ще не розглядалися питання прив'язки тарифу до типу рухомого складу, взаємозв'язку пасажирських автобусних перевезень з іншими видами міського транспорту (метро, трамвай, тролейбус, річковий трамвай тощо), заснованому на використанні закордонного досвіду.

Всі сучасні системи тарифікації пасажирських перевезень у міському транспорті можна розділити на декілька груп:

єдиний тариф – встановлюється єдина ціна незалежно від відстані переміщення, часу поїздки та кількості пересадок при використанні одного типу транспорту (наприклад, метро без виходу на поверхню, проте вихід із наземного транспорту для пересадки в інший або такий же самий вважається вже закінченням поїздки);

зональний тариф, розрахований на проїзд в межах певної відстані (якщо відстань перевезення перевищує встановлений ліміт, то платня за проїзд збільшується); у міських перевезеннях, як правило встановлюється зональний центричний тариф, тобто розмір I зони з мінімальною вартістю проїзду обчислюється як радіус від центру міста, а далекі передмістя, міста-супутники або аеропорти попадають у II, III зону або зону спеціального тарифу (як правило, її використовують для сполучення з аеропортом); пересадка з одного транспортного засобу на інший (у більшості випадків, крім метро) вважається завершенням поїздки;

секційний тариф використовує обмеження по відстані (як і зональний тариф, проте не є центричним за своєю суттю) або обмеження за часом переміщення, при цьому пасажир може змінювати види транспорту певну (визначену тарифом) кількість разів в межах визначеної тарифом відстані або часу.

**Таблиця 1 – Переваги , недоліки та приклади міст використання для кожного типу тарифу**

Тип Тарифу	Переваги	Недоліки	Приклади використання
Єдиний	Зрозумілість для пасажирів (в т.ч. іноземця) Легкість обліку пасажирів та контроль за їх кількістю у транспорті Використання єдиного талону (жетону або іншого засобу обліку) Можливість продажу квитків не лише автоматом (спеціальною особою), але і водієм з мінімальним відривом його від керування транспортним засобом	Несправедливість з точки зору відстані перевезення (1 зупинка і відстань всього маршруту мають однакову ціну) Пересадка з одного транспортного засобу на інший потребує додаткової оплати	Україна (всі міста), Росія (всі міста крім Москви), Беларусь (всі міста), Молдова (Кишинів), Туркменістан (Ашхабад)

Тип Тарифу	Переваги	Недоліки	Приклади використання
Зональний	Зрозумілість для пасажирів (в т.ч. іноземця) Дозволяє заощаджувати місцевим і заробляти більше грошей на приїжджих Більш справедливий з точки зору відстані перевезення Можливість продажу квитків не лише автоматом (спеціальною особою), але і водієм	Добрий для мешканців центру, проте не для мешканців передмістя або туристів Більш складний для обліку пасажирів і контролю за їх проїздом Необхідність друку різних білетів для різних зон	Іспанія (Мадрид, Барселона), Італія (Рим, Флоренція), Таїланд (Бангкок), Туреччина (Стамбул), Німеччина (Берлін, Мюнхен)
Секційний	Дозволяє заощаджувати місцевим і заробляти більше грошей на приїжджих Пересадка з одного транспортного засобу на інший не потребує додаткової оплати в межах ліміту відстані (часу) Найбільш справедливий з точки зору відстані перевезення	Важко зрозумілий для немісцевих (особливо іноземців) Більш складний для обліку пасажирів і контролю за їх проїздом Необхідність друку різних білетів для різної відстані або часу поїздки Можливість продажу білетів лише автоматами	Австрія (Відень), Франція (Париж), Угорщина (Будапешт), Чехія (Прага),

Переваги, недоліки та приклади міст використання для кожного типу тарифу наведені у табл. 1.

Зважаючи на наведений перелік міст видно, що більшість великих міст світу (особливо з чисельністю понад 1 млн. осіб) відходять від простого, але неефективного єдиного тарифу на користь більш складних. З одного боку це обумовлює наявність додаткових засобів контролю за безквитковим проїздом, а з іншого – прибирає «зрівнялівку» і дозволяє пасажирам самим визначати оптимальну для себе вартість поїздки за критерієм швидкість (час, відстань)/ дешевизна. Крім того, гнучка тарифікація дозволяє уникнути покладання на водія додаткових функцій касира, що унеможливує приховування виручки з одного боку і відволікання від дорожнього руху – з іншого.

На даний момент в Україні не існує оптимального методу оплати за проїзд у суспільному транспорті. Більшість підприємств, які надають послуги транспорту, є збитковими. Збитки від роботи рухомого складу можуть бути зв'язані не тільки з тим, що пасажирооборот малий, але й через те, що не видаючи квитки в автобусах, водії приховують реальні дані. Так само пасажирів не мають чіткої інформації про графік пересування рухомого складу, це безпосередньо стосується надземного транспорту. У свою чергу більшість людей, добираючись до пункту призначення, робить безліч пересадок, для того, аби зменшити грошові витрати, й витрачають більше часу в дорозі. Тому гостро стоїть питання про впровадження оптимальної методики оплати проїзду.