

## ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ЦЕНОВЫХ ФАКТОРОВ

*Е.Н. Шуравина<sup>1</sup>*

ФГБОУ ВПО «Самарский государственный технический университет»

443100, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244

E-mail: alena\_iw@mail.ru

*Проводится анализ ценовых факторов, оказывающих влияние на развитие рынка пассажирских транспортных услуг в Самарской области, посредством сравнения средних цен содержания личного автотранспортного средства и стоимости проезда на различных видах пассажирского транспорта. Выявлены тенденции роста большинства показателей, определены условия и причины таких изменений.*

**Ключевые слова:** рынок пассажирских транспортных услуг, динамика средних цен, легковые автомобили, пассажирский общественный транспорт, анализ ценовых факторов.

Современные тенденции менеджмента показывают [1, 2] высокую скорость изменения потребностей как со стороны клиентов, так и со стороны субъектов бизнеса на рынке транспортных услуг. В рамках данной статьи предлагается провести анализ ценовых показателей для оценки современного состояния рынка пассажирских транспортных услуг в Самарской области.

В процессе выбора способа перемещения человек ищет оптимальный вариант. Это обусловлено частотой поездок, их стоимостью, уровнем комфортабельности и другими факторами. В современной практике можно выделить следующие способы перемещения: на личном автомобиле, на общественном пассажирском транспорте, на такси [3].

Люди активно используют личные автомобили, хотя в современных условиях сложной дорожной обстановки время поездки в этом случае значительно увеличивается. Кроме того, владелец личного автомобиля должен регулярно проводить техническое обслуживание транспортного средства и его ремонт.

Выбор конкретного вида транспортного средства в качестве средства передвижения зависит от нескольких факторов:

- вид транспортного средства (марка автомобиля, страна-производитель и т. д.);
- стоимость транспортного средства;
- стоимость запасных частей, ремонта и технического обслуживания;
- стоимость топлива [4, 5, 6].

В табл. 1 приведены данные о динамике средних цен на легковые автомобили в Самарской области за период 2011–2014 гг.

Цена на новые легковые автомобили отечественного производства в течение исследуемого периода имела тенденцию к росту. Максимальный прирост цен отмечен в 2012 г., когда величина данного показателя составила 27,05 %, то есть цены возросли с 247 550,09 до 314 509,43 руб. В октябре 2014 г. средняя цена составила 340 431,93 руб.

*Таблица 1*

**Динамика средних цен на легковые автомобили в Самарской области за период 2011–2014 гг. [7]**

Показатель	Октябрь 2011 г.	Октябрь 2012 г.	Октябрь 2013 г.	Октябрь 2014 г.
Легковой автомобиль отечественный новый, руб./шт.	247550,09	314509,43	323902,00	340431,93
Легковой автомобиль импортный новый, руб./шт.	796386,57	812461,47	774499,92	758790,89

Легковой автомобиль иностранной марки, собранный на автомобильном заводе на территории России, руб./шт.	579269,39	595859,50	566854,59	544901,21
Легковой автомобиль импортный подержанный, руб./шт.	456038,27	481893,89	423230,91	441773,56

Максимальное значение показателя средних цен на новые легковые автомобили иностранного производства в размере 812 461,47 руб. отмечено в октябре 2012 г. Далее наблюдается тенденция к снижению. В октябре 2014 г. среднее значение уровня цен данного показателя снизилось до 758 790,89 руб., что составило 97,97 % по отношению к аналогичному периоду 2013 г. Цены на легковые автомобили иностранных марок, собранные на автомобильном заводе на территории России, на импортные подержанные легковые автомобили имеют аналогичные тенденции по сравнению с ценами на новые импортные автомобили в течение анализируемого периода.

Выбор марки легкового автомобиля в зависимости от его цены определяется материальным состоянием и возможностями человека.

Важным фактором, определяющим выбор легкового автомобиля, является стоимость его обслуживания. В качестве основного расходного материала выступает топливо. Динамика средних цен на различные виды топлива в Самарской области за период 2011–2014 гг. представлена в табл. 2.

Таблица 2

**Динамика средних цен на различные виды топлива в Самарской области за период 2011–2014 гг. [7]**

Показатель	Октябрь 2011 г.	Октябрь 2012 г.	Октябрь 2013 г.	Октябрь 2014 г.
Дизельное топливо, л	24,89	28,35	30,43	33,54
Бензин автомобильный марки А-76 (АИ-80), л	24,44	–	–	–
Бензин автомобильный марки АИ-92 (АИ-93 и т. п.), л	26,75	27,39	29,30	32,54
Бензин автомобильный марки АИ-95 и выше, л	28,08	29,59	32,46	35,19

В течение всего анализируемого периода наблюдается общая тенденция к росту цен, при этом максимальный прирост отмечается в октябре 2014 г. на все виды топлива. Это связано с развитием международных экономических отношений, в частности с состоянием международного валютного рынка, экономической политикой развитых стран, а также политическими событиями.

В настоящее время бензин автомобильный марки А-76 (АИ-80) не используется, что обусловлено эколого-экономическими причинами. В частности, одной из основных экономических причин является снижение спроса, а из экологических – вредное воздействие бензина А-76 (АИ-80) на окружающую среду. В этой связи данные за период 2012–2014 гг. отсутствуют.

Обязательными мероприятиями по обслуживанию автомобиля являются шиномонтаж, регулярный технический осмотр и обслуживание. В табл. 3 приведены данные о динамике средних цен на запасные части, техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей в Самарской области за период 2011–2014 гг.

Шины для легкового автомобиля являются важнейшим элементом колеса, который состоит из резины, металла и тканевого материала и представляет собой оболочку, монтируемую на диск. Анализируя данные табл. 3, можно сделать вывод о том, что динамика цен на шины весьма нестабильна. Это объясняется ценовой стратегией предприятий по производству и реализации шин, расширением ассортимента продукции, развитием внешнеторговых отношений с другими странами. В частности, особо активно ведут себя производители Китая.

Шиномонтажный сервис охватывает целый комплекс услуг по поддержанию колес в рабочем состоянии (балансировка колес, ремонт шин и дисков, монтаж и демонтаж шин с дисками, мойка колес). В Самарской области за период 2011–2014 гг. наблюдается тенденция к снижению среднего уровня цен на шиномонтаж. Минимальное значение данного показателя отмечено в октябре 2013 г. –

242 руб. 46 коп., а в октябре 2014 г. средняя цена возросла по сравнению с аналогичным периодом 2013 г. на 10,22 % и составила 267 руб. 02 коп. Это обусловлено высоким уровнем конкуренции в этом сегменте рынка, с одной стороны, и с изменением технологии замены сезонных шин – с другой.

Таблица 3

**Динамика средних цен на запасные части, техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей в Самарской области за период 2011–2014 гг. [7]**

Показатель	Октябрь 2011 г.	Октябрь 2012 г.	Октябрь 2013 г.	Октябрь 2014 г.
Шины для легкового автомобиля, шт.	2110,37	2319,36	2757,64	2581,98
Шиномонтаж колес легкового автомобиля, шт.	388,39	350,89	242,26	267,02
Регулировка развала-схождения колес легкового автомобиля, один вид работы	561,07	558,43	626,88	751,35

Развал-схождение представляет собой регулировку углов установки колёс, которые оказывают влияние на устойчивость и управляемость автомобиля. Динамика средних цен на данный вид работ положительна в течение всего исследуемого периода, максимальное значение показателя средних цен зафиксировано в октябре 2014 г. – 751 руб. 35 коп. Одной из причин этого является применение современного дорогостоящего высокотехнологичного оборудования.

Таким образом, на основе проведенного анализа следует сделать вывод о том, что большие материальные затраты связаны не только с приобретением личного автомобиля, но и с его обслуживанием.

Другим способом перемещения людей является общественный транспорт, который подразделяется на муниципальный и коммерческий. Главное отличие заключается в наличии или отсутствии льгот на проезд. Для того чтобы оценить рынок транспортных услуг в сегменте пассажирских перевозок, необходимо проанализировать преимущества и недостатки различных видов общественного пассажирского транспорта и такси. В табл. 4 представлены результаты.

По критерию «стоимость проезда» в лучшем положении находится муниципальный транспорт, поскольку муниципальные предприятия (в отличие от коммерческих) имеют возможность получать финансовую поддержку из бюджета. С позиции удовлетворения интересов клиентов, то есть пассажиров, муниципальный транспорт выглядит более привлекательным в том случае, если потребитель относится к льготной категории граждан и имеет социальную карту, которая не имеет лимита по количеству поездок (ее цена фиксирована). В рамках данного критерия следует отметить важность ценовой политики автотранспортных предприятий.

Проанализировав качественные параметры, предлагается провести анализ количественных показателей, то есть исследовать динамику уровня цен в расчете на 1 поездку на различных видах транспорта (табл. 5).

На протяжении всего анализируемого периода стоимость проезда имеет тенденцию к росту. Это касается всех видов транспорта. Такая тенденция обусловлена повышением цен на электроэнергию, бензин, индексацией заработной платы сотрудников транспортных предприятий общественного пассажирского транспорта, поскольку все перечисленные показатели включены в формирование стоимости билета на поездку.

Если оценивать выбор транспортного средства по ценовым факторам, то, несомненно, более привлекательным является общественный муниципальный транспорт. Наиболее затратным средством перемещения является личный автомобиль. Однако существуют и другие критерии, такие как маршрут, время ожидания и время перемещения, экологический эффект.

Таблица 4

**Сравнительный анализ преимуществ и недостатков различных видов городского пассажирского транспорта по критерию «стоимость проезда» [8, 9, 10]**

Вид транспорта	Преимущества		Недостатки	
	Для предприятия	Для пассажира	Для предприятия	Для пассажира
Муниципальный	Часть стоимости проезда для льготных категорий граждан покрывается за счет средств бюджета	1. Существенное снижение стоимости проезда за счет наличия льгот (школьники, студенты, пенсионеры, инвалиды) 2. Возможность оплаты проезда по транспортной карте		
Коммерческий:				
Автобус	Возможность самостоятельно увеличивать стоимость разового билета в зависимости от протяженности маршрута		Отсутствие возможности получения дотаций для компенсации части стоимости проезда	Отсутствие возможности воспользоваться льготами
Легковое такси	1. Возможность разрабатывать ценовую политику вне зависимости от стоимости проезда на общественном транспорте 2. Возможность изменять стоимость поездки в зависимости от протяженности маршрута	Наличие дисконтных карт, бонусов	Отсутствие возможности получать финансовую помощь от органов власти	Более высокая стоимость проезда, чем на общественном городском транспорте



**Динамика средних цен на поездки в различных видах транспорта  
в Самарской области за период 2011–2014 гг. [7]**

Показатель	Октябрь 2011 г.	Октябрь 2012 г.	Октябрь 2013 г.	Октябрь 2014 г.
Проезд в междугородном автобусе в расчете на 50 км пути	85,04	85,08	93,13	93,48
Проезд в городском муниципальном автобусе, поездка	14,60	17,20	18,61	18,88
Проезд в городском коммерческом автобусе, поездка	16,34	17,56	19,79	19,75
Проезд в маршрутном такси, поездка	17,18	17,56	19,79	19,75
Проезд в трамвае, поездка	15,00	18,00	20,00	20,00
Проезд в троллейбусе, поездка	15,00	18,00	19,24	19,24
Проезд в метро, поездка	15,00	18,00	20,00	20,09

Результаты проведенного анализа показали, что в настоящее время рынок пассажирских транспортных услуг развивается вопреки наблюдающимся тенденциям роста ценовых факторов. Транспортные предприятия поэтапно обновляют и расширяют парк подвижного состава. При этом на автотранспортных предприятиях этот процесс идет достаточно активно. Повышается уровень комфортабельности и качество обслуживания. В то же время увеличивается и стоимость обслуживания личных автомобилей, но в Самарской области количество личных автомобилей граждан только увеличивается.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Косякова И.В., Шуравина Е.Н.* Современные тенденции в области принципов управления предприятием // Вестник Самарского государственного университета. – 2013. – № 1. – С. 37-42.
2. *Косякова И.В.* Моделирование производственно-хозяйственной деятельности предприятия на основе вектора потенциальных значений показателей качества // Вестник Самарского государственного университета. – 2011. – № 87. – С. 101-107.
3. *Воробьева М.В.* Анализ факторов, влияющих на формирование тарифной политики на пассажирском транспорте // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Сер. Экономика и финансы. – 2004. – № 2. – С. 175-180.
4. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: Учеб. пособие / Под ред. А.Э. Горева, Е.М. Олещенко. – 2-е изд. – М.: Academia, 2008. – 254 с.
5. Пассажирские автомобильные перевозки: Учеб. / Под ред. В.А. Гудкова, Л.Б. Миротина, А.В. Вельможина, С.А. Ширяева. – М.: Горячая линия-Телеком, 2006. – 447 с.
6. *Спирин И.В.* Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / 5-е изд. – М.: Академия, 2010. – 400 с.
7. Материалы Федеральной службы государственной статистики. Официальный сайт. <http://www.gks.ru>.
8. *Косякова И.В.* Сбалансированная система показателей как инструмент реализации стратегии развития фирмы // Вклад молодой науки в национальную экономику России: Мат-лы Междунар. конф. Ч. 1. – Самара: Самарский государственный технический университет, 2012. – С. 105-111.
9. *Косякова И.В., Шуравина Е.Н.* Исследование тенденций развития и анализ современного состояния городского пассажирского автомобильного транспорта в городском округе Самара // Инновационное управление персоналом: сб. тр. Всерос. кадрового форума. – Самара: Самар. гос. техн. ун-т, 2012. – С. 249-254.
10. *Косякова И.В., Шуравина Е.Н.* Исследование рынка автотранспортных перевозок пассажиров легковыми такси: социально-экономические аспекты // Вестник Самарского государственного технического университета. – Самара: Самар. гос. техн. ун-т, 2012. – № 2. – С. 137-143.

Поступила в редакцию 21/X/2014;  
в окончательном варианте – 27/X/2014

# ASSESSMENT OF THE PASSENGER TRANSPORT SERVICES MARKET CONDITION OF THE SAMARA REGION ON THE BASIS OF THE ANALYSIS OF PRICE FACTORS

*E.N. Shuravina*

Samara State Technical University  
244, Molodogvardeyskaya st., Samara, 443100

*In this article the analysis of the price factors having impact on development of the market of passenger transport services in the Samara region by means of comparison of the average prices of the maintenance of the personal vehicle and fare on different types of passenger transport is carried out. Tendencies of growth of the majority of indicators are revealed, conditions and reasons of such changes are defined.*

**Keywords:** *market of passenger transport services, dynamics of the average prices, cars, passenger public transport, analysis of price factors.*

Original article submitted 21/X/2014;  
revision submitted – 27/X/2014

---