



Совершенствование тарифов на транспортные услуги населению с учётом их социальной значимости



Анастасия КУЛАЧИНСКАЯ

Кулачинская Анастасия Юрьевна – Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия.*

Обосновывается необходимость разработки механизма расчёта тарифов на транспортные услуги населению, учитывающего социальную значимость пассажирских перевозок как смешанного общественного блага и международный опыт. Предложены формула расчёта социального тарифа и организационно-экономический механизм развития регионального рынка транспортных услуг населению, в том числе на примере Санкт-Петербурга, а также выделены его ключевые принципы.

По мнению автора, необходимо предложить механизм расчёта тарифов на транспортные услуги населению, основанный не только на затратах перевозчиков, но и на учёте экономических интересов пассажиров. Предлагается рассчитывать социальный или социально ориентированный тариф, учитывающий средний доход граждан, среднее

количество ежемесячных поездок, долю расходов на транспорт из общего месячного дохода и долю поездок по проездным билетам. При этом тариф на транспортные услуги населению не должен превышать социальный тариф.

Предложенное понятие «организационно-экономический механизм развития регионального рынка транспортных услуг населению» включает совокупность принципов, целей, объекта и субъектов, а также ключевых элементов механизма – организационных и экономических. Такой подход позволяет учитывать интересы всех участников рынка транспортных услуг при формировании тарифов.

Базовыми принципами такого механизма должны выступать: целенаправленность, паритетность, системность, комплексность, социальность, прозрачность, результативность.

Ключевые слова: общественное благо, транспорт, транспортные услуги, общественный транспорт, социальный тариф.

*Информация об авторе:

Кулачинская Анастасия Юрьевна – ведущий специалист Института энергетике и транспортных систем Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия, assistantkulachinskaya@gmail.com.

Статья поступила в редакцию 29.04.2019, принята к публикации 11.06.2019.

For the English text of the article please see p. 118.

Транспортные услуги населению по всем своим характеристикам, включая регулирование стоимости проезда и организацию перевозок на региональном уровне, относятся к местному смешанному общественному благу [1, с. 122].

Позиция автора заключается в том, что под общественным благом следует понимать жизненно важное благо, обеспечивающее минимальные потребности населения, но не участвующее в рыночных отношениях и не подвергающееся воздействию его механизмов. Отсюда становится очевидной актуальность проблемы совершенствования тарифов на транспортные услуги населению, в первую очередь, с точки зрения их социальной значимости.

Цель работы — предложение и обоснование механизма совершенствования тарифов на транспортные услуги населению с учётом их социальной значимости.

В рамках исследования автором использованы общенаучные *методы*, стоимостные, нормативно-параметрические и экономические методы.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Проблема совершенствования процесса тарифообразования на рынке транспортных услуг населению традиционно поднимается во многих трудах отечественных и зарубежных учёных. Тема транспортных услуг населению актуальна для всех стран с развитой транспортной системой, и раскрыта, в частности, в трудах А. В. Рязановой, В. Е. Бессонова, Е. Б. Лермана, С. В. Ануреева и др.

Анализ процесса ценообразования на рынке транспортных услуг в Санкт-Петербурге показал, что при расчёте тарифов на перевозки пассажиров уполномоченными органами регулирования применяется затратный метод. Он подразумевает, что все затраты, непосредственно связанные с оказанием транспортных услуг населению, складываются с планируемой прибылью и делятся на количество перевезённых пассажиров [2].

По мнению автора, при установлении тарифов на транспортные услуги, являющиеся социально ориентированными, необходимо учитывать финансовые возможности пассажиров. Социальная значимость пассажирских перевозок обуславливает необходимость удовлетворения ожиданий потребителей услуг и самое главное — учёта их эконо-

мических интересов. Механизмы учёта социальной значимости транспортных услуг населению различны.

В таких странах, как Беларусь [3] и Российская Федерация, пассажирские перевозки частично субсидируются для того, чтобы стоимость проезда была ниже экономической себестоимости, и, соответственно, граждане оплачивали не 100 % реальной стоимости проезда. В отечественных трудах встречается утверждение, что «субсидирование пассажирского транспорта является неотъемлемой составляющей его успешного функционирования» [4, с. 220].

В других странах государством покрывается большая часть расходов на транспортные услуги населению. Так, в Сиднее (Австралия), государством субсидируется около 2/3 затрат на перевозку [4, с. 219].

Отдельные страны пришли к решению вообще отказаться от введения платы за проезд в пассажирском транспорте, но с некоторыми условиями. Так, в Эстонии (Таллинн) транспортные услуги местному населению являются бесплатными, в то время как туристы обязаны оплачивать проезд по установленному официально тарифу [5]. Похожая ситуация наблюдается в Люксембурге, где с 2019 года планируется сделать весь общественный транспорт бесплатным [6].

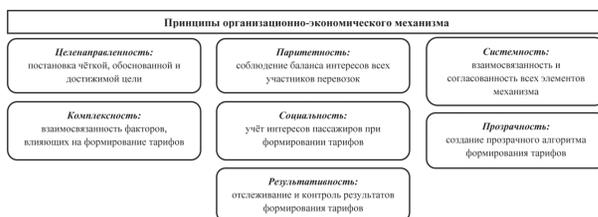
И, наконец, достаточно редким явлением можно считать финансирование пассажирского транспорта на основе полного покрытия расходов перевозчиков за счёт платы за проезд. Такая схема действует, например, в городах Гонконг, Буэнос-Айрес, Куритиба [7, с. 42].

Как небезосновательно отмечает Е. Б. Лерман, «мировой опыт управления пассажирским транспортом показывает, что при всех их различиях существует одна общая специфика данной отрасли — её убыточность, в связи с чем государство принимает на себя обязательство по финансированию городского общественного транспорта» [8, с. 79].

В статье С. В. Ануреева [9, с. 4] представлен анализ зарубежного опыта, на основании которого сделан вывод, что «системы общественного транспорта не являются самокупаемыми и нуждаются в весомых бюджетных субсидиях», при этом справедливо отмечается, что граждане фактически платят за проезд дважды: при непосредственной поездке и при оплате налогов в бюджет, из которого выделяются субсидии на общественный транспорт.



Рис. 1. Принципы организационно-экономического механизма развития регионального рынка транспортных услуг населению.



Из всего вышесказанного следует, что социальная значимость пассажирских перевозок неоспорима. По мнению автора, необходимо предложить механизм расчёта тарифов на транспортные услуги населению в Санкт-Петербурге, основанный не только на затратах перевозчиков, но и на учёте экономических интересов пассажиров.

Предлагается рассчитывать социальный или социально ориентированный тариф (далее – $T_{\text{соц}}$), учитывающий средний доход граждан, среднее количество ежемесячных поездок, долю расходов на транспорт из общего месячного дохода и долю поездок по проездным билетам. При этом тариф на транспортные услуги населению не должен превышать социальный тариф.

Таким образом формула расчёта социального тарифа выглядит следующим образом:

$$T_{\text{соц}} = \frac{Z_{\text{ср.мес.}} \cdot U_{\text{р.тран.}}}{K_{\text{п.мес.}}} \cdot D_{\text{пр.}}, \quad (1)$$

где $T_{\text{соц}}$ – социальный тариф; $Z_{\text{ср.мес.}}$ – среднемесячная номинальная заработная плата; $U_{\text{р.тран.}}$ – уровень ежемесячных расходов на транспорт; $K_{\text{п.мес.}}$ – количество ежемесячных поездок; $D_{\text{пр.}}$ – доля поездок по проездным билетам.

При этом авторская позиция заключается в том, что тариф, установленный для населения, должен быть меньше или равен тарифу социальному, как указано в условии ниже:

$$T_{\text{ф}} \leq T_{\text{соц}}. \quad (2)$$

Предлагаемая автором формула расчёта социального тарифа (1) и условие (2) представляют собой часть алгоритма формирования тарифов, являющегося одним из экономических элементов механизма развития регионального рынка транспортных услуг населению.

Понятие «организационно-экономический механизм развития регионального рынка транспортных услуг населению» понимается автором как совокупность принципов, целей, объекта и субъектов, а также ключевых элементов механизма –

организационных и экономических. Такой подход позволяет учитывать интересы всех участников рынка транспортных услуг при формировании тарифов.

Базовыми принципами такого механизма, по мнению автора, должны выступать: целенаправленность, паритетность, системность, комплексность, социальность, прозрачность, результативность (рис. 1).

Организационно-экономический механизм развития регионального рынка транспортных услуг населению представлен ниже (рис. 2). Субъекты механизма – это перевозчики, пассажиры и органы власти, объектом механизма является процесс формирования тарифов на проезд.

Организационные элементы включают в себя: схему субсидирования пассажирского транспорта, правовую базу и этапы формирования тарифов на проезд [10, с. 71]. Так, схема субсидирования пассажирского транспорта отражает все авторские предложения по усовершенствованию процесса выделения бюджетных средств перевозчикам [10, с. 68]. Под правовой базой понимается наделение органа регулирования тарифов – Комитета по тарифам Санкт-Петербурга полномочиями по согласованию объёма субсидий перевозчикам вместе с Комитетом по транспорту и Комитетом финансов Санкт-Петербурга. Этапы формирования тарифов на проезд обобщают все авторские предложения и, таким образом, организационно воздействуют на процесс формирования тарифа на транспортные услуги населению.

Экономические элементы организационно-экономического механизма – это тарифное регулирование пассажирского транспорта, экономический анализ затрат перевозчиков и алгоритмизация процесса формирования тарифа. Тарифное регулирование пассажирского транспорта подразумевает не только расчёт экономически обоснованного тарифа, но и расчёт социального тарифа, предложенного автором выше.

Экономический анализ затрат перевозчиков — это выявление затрат перевозчиков, которые должны обеспечиваться за счёт государства в качестве чистого общественного блага, но не включаться в тариф. Алгоритмизация процесса формирования тарифа обобщает указанные выше мероприятия — тарифное регулирование и экономический анализ затрат — и предполагает построение алгоритма формирования тарифа на пассажирском транспорте.

Предлагаемый выше механизм позволяет собрать воедино организационные и экономические элементы, воздействующие на процесс формирования тарифов, а также сделать акцент на социальной значимости пассажирских перевозок за счёт выделения пассажиров как одного из субъектов механизма.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортные услуги населению — это смешанное общественное благо. Исходя из этого, в полной мере обоснованной является необходимость разработки формулы расчёта социального тарифа, учитывающей средний доход граждан, среднее количество ежемесячных поездок, долю расходов на транспорт из общего месячного дохода и долю поездок по проездным билетам. При этом базовым является условие, что тариф на транспортные услуги населению не должен превышать социальный тариф.

Предложенные нововведения являются составляющими предлагаемого автором организационно-экономического механизма развития регионального рынка транспортных услуг населению.

Данный механизм, преследуя цель учёта интересов всех участников рынка транспортных услуг и делая акцент на социальной значимости пассажирских перевозок, тем самым решает проблему совершенствования тарифов на транспортные услуги населению в целом.

ЛИТЕРАТУРА

- Кулачинская А. Ю. Транспортная безопасность как чистое общественное благо // Современные аспекты экономики и управления: Сборник статей / Под ред. Д. Г. Родионова. — СПб.: Астерион, 2018. — С. 121–124.
- Распоряжение Комитета по тарифам Санкт-Петербурга от 12.09.2016 № 104-р «Об утверждении Порядка установления тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрут-

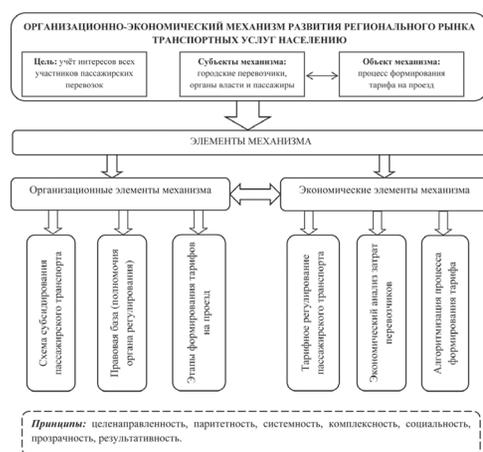


Рис. 2. Организационно-экономический механизм развития регионального рынка транспортных услуг населению.

ными транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга, перечня документов, предоставляемых для их установления, а также Методических рекомендаций по расчёту тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутными транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга». [Электронный ресурс]: https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/energ_kom/documents/other_documents/6166/. Доступ 25.05.2019.

3. В Беларуси началось повышение тарифов на проезд в общественном транспорте. [Электронный ресурс]: <https://thinktanks.by/publication/2018/11/24/v-belarusi-nachalos-povyshenie-tarifov-na-proezd-v-obschestvennom-transporte.html>. Доступ 25.05.2019.

4. Рязанова А. В. Зарубежный опыт финансирования городского пассажирского транспорта общего пользования // Учёные заметки ТОГУ. — 2016. — Т. 7. — № 4. — С. 218–220.

5. Как в Таллине сделали бесплатным общественный транспорт. [Электронный ресурс]: <https://www.the-village.ru/village/city/abroad/165845-kak-obschestvennyy-transport-tallina-stal-besplatnym>. Доступ 25.05.2019.

6. Luxembourg to become first country to make all public transport free. [Электронный ресурс]: <https://www.theguardian.com/world/2018/dec/05/luxembourg-to-become-first-country-to-make-all-public-transport-free>. Доступ 25.05.2019.

7. Бессонов В. Е. Разработка методики бюджетного субсидирования предприятий городского пассажирского транспорта // Имущественные отношения в Российской Федерации. — 2005. — № 11. — С. 42–52.

8. Лерман Е. Б. Экономика предприятий городского пассажирского транспорта. Омск: СибАДИ. — 2016. — 82 с.

9. Ануреев С. В. Столкновение теорий бюджетного субсидирования, платных государственных услуг и фискальной монополии (на примере Московского метрополитена и в контексте мирового опыта) // Финансы и кредит. — 2016. — № 14 (686). — С. 2–24.

10. Кулачинская А. Ю., Кудрявцева Т. Ю. Совершенствование организационно-экономического механизма формирования тарифов на городском пассажирском транспорте // Фундаментальные исследования. — 2018. — № 9. — С. 64–72.

