

01. – ЭКОНОМИКА, ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯМИ, ОТРАСЛЯМИ, КОМПЛЕКСАМИ СФЕРА УСЛУГ

УДК 338.46
ББК 65.206

Макаревич Анна Николаевна,
канд. экон. наук, доц. каф. экономической теории
Новгородского государственного университета им. Ярослава Мудрого,
г. Великий Новгород,
e-mail: makanna11@mail.ru

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА СФЕРЫ УСЛУГ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ: КОМПЕНСАЦИЯ ВЫПАДАЮЩИХ ДОХОДОВ

THE STATE SUPPORT OF THE SERVICES OF THE PASSENGER TRANSPORT OF THE GENERAL USE: COMPENSATION OF DECREASING INCOMES

В статье затронут один из аспектов экономического анализа сферы услуг пассажирского автотранспорта общего пользования – государственное регулирование. Анализ осложняется тем, что данные услуги, обладая признаками смешанного блага, объединяются в группу социально значимых благ, производство которых должно субсидироваться государством. Наиболее существенные противоречия связаны с организацией финансирования операторов в условиях бюджетного дефицита. Автором рассматривается региональный опыт государственного регулирования сферы услуг пассажирского транспорта общего пользования, представлены методические рекомендации по формированию экономически обоснованных объемов компенсации выпадающих доходов.

The article has reviewed one of the aspects of the economic analysis of the services of the passenger motor transport of general use, the state regulation. The analysis is complicated by the fact that the given services having the signs of the mixed benefit are united in the group of socially valuable benefits, which provision should be subsidized by the state. The most significant discrepancies are connected with the arrangement of financing of the operators in the conditions of the budgetary deficiency. The author has reviewed the regional experience of the state regulation of the services of the passenger transport of the general use, has provided methodical recommendations about formation of economically justified volumes of compensation of the decreasing incomes.

Ключевые слова: сфера услуг, социальная значимость, пассажирский автомобильный транспорт, регион, предприятие, государственное регулирование, выпадающие доходы, компенсация, бюджетный дефицит.

Keywords: services sector, social importance, passenger motor transport, region, enterprise, state regulation, decreasing incomes, indemnification, methodical recommendations.

В современных условиях хозяйствования производство в большей степени обращено на удовлетворение растущих социальных потребностей людей, предъявляя новые требования к трансформации важнейших сфер и отраслей национальной экономики. Наиболее значимым изменениям подвергается сервисный сектор, включающий услуги, от прогрессивного развития которых зависит модель будущего постиндустриального общества. Речь идет о предоставлении социально значимых услуг смешанного типа, имеющих значительный внешний эффект и направленных на повышение уровня жизни человека [1, с. 31–32].

В системе социально значимых услуг особое место принадлежит пассажирскому автомобильному транспорту общего пользования (ПТОП), который обеспечивает мобильность рабочей силы, связывая в единое целое различные регионы страны, и является одной из важнейших предпосылок экономического роста. В силу наличия позитивного внешнего эффекта оптимальный уровень производства такого рода услуг не достигается за счет одной лишь заинтересованности непосредственных потребителей в их приобретении. Потребление таких благ в той или иной мере субсидируется государством.

Субсидия как основной инструмент социальной защиты населения во многих странах включает в себя предоставление права бесплатного или льготного проезда в общественном транспорте (точнее – ПТОП) отдельным категориям граждан. Предприятия, оказывающие услуги таким пассажирам, в соответствии с местным законодательством вправе рассчитывать на участие государства в софинансировании расходов. Речь идет о компенсации выпадающих доходов предприятиям, предоставляющим свои услуги по льготным ценам. Особенно это актуально в настоящее время, когда процесс коммерциализации практически поглотил государственные учреждения, оказывая существенное, зачастую негативное влияние на качество автомобильных пассажирских перевозок.

В числе приоритетных задач социально-экономического развития органы власти Новгородской области видят сохранение, а там, где необходимо, и восстановление

потенциала пассажирского автомобильного транспорта, что должно сопровождаться качественными преобразованиями в его организации и управлении, основанными на законодательном регламентировании взаимоотношений между заказчиком и оператором, в частности по формированию объемов компенсации выпадающих доходов.

На современном этапе в Новгородской области, как и во многих регионах России, бюджетное финансирование остается главным инструментом государственной поддержки сферы услуг ПТОП. В рамках научно-исследовательской работы, заказчиком которой выступила Администрация Новгородской области, проведен анализ действующей на тот момент в области методики возмещения выпадающих доходов. Проблема заключается в том, что суммы субсидий не связаны с конкретной компенсацией перевозок той или иной льготной категории пассажиров, а формируются путем обратного счета. Поэтому транспортные предприятия получают убытки, не покрывая в полной мере затраты на перевозку льготников. В этой связи можно сделать вывод, что наличие льгот, а точнее данного механизма их возмещения операторам, явно сдерживает проведение реформ в сфере услуг. Введение справедливых конкурентных отношений затруднено до тех пор, пока остается неясным механизм оплаты льгот. Привлечение частных инвестиций в сферу транспорта также затруднено, так как инвесторы не уверены в полной оплате услуг всеми потребителями, а значит, в окупаемости инвестиций.

С учетом опыта других регионов были предложены методические рекомендации по формированию экономически обоснованных объемов компенсации выпадающих доходов операторам (в официальных документах – перевозчикам), осуществляющим перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования в городском и пригородном сообщении. Особенность анализа заключается в территориальном распределении перевозок внутри области на внутримunicipальные (могут быть как городские, так и пригородные) и межмunicipальные (только пригородные).

Данные методические рекомендации разработаны для расчета экономически обоснованных объемов компенсации выпадающих доходов операторам и определяются исходя из реальной себестоимости перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования с учетом нормативных актов, разницы фактического и расчетного (установленного) тарифа¹, с учетом анализа изменения «подвижности» населения и фактических данных об объемах перевозок пассажиров за истекший и планируемый периоды. Кроме того, при расчете экономически обоснованных объемов по компенсации выпадающих доходов операторов индекс дефляции роста цен применяется не выше размера регионального бюджетного дефлятора. Особый интерес вызывает включение в алгоритм расчета корректирующих коэффициентов, учитывающих региональные особен-

ности модернизации подвижного состава, безопасности пассажирских перевозок и их регулярности.

Основные этапы и порядок расчета экономически обоснованных объемов компенсации выпадающих доходов операторов определяются в следующем порядке: объем компенсации в пригородном сообщении, далее – в городском сообщении (соответственно между поселениями в границах муниципального района и в границах поселений).

$$Y = (Y_{III} + Y_{ГП}) \cdot K_k, \quad (1)$$

где Y – объем компенсации выпадающих доходов перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования в пригородном и городском сообщениях; Y_{III} – объем компенсации выпадающих доходов перевозчиков в пригородном сообщении; $Y_{ГП}$ – объем компенсации выпадающих доходов перевозчиков в городском сообщении; K_k – коэффициент, корректирующий сумму субсидии на компенсацию выпадающих доходов.

$$Y_{III} = T_p \cdot L_{ty}, \quad (2)$$

где T_p – разница между фактическим тарифом T_{ϕ} и установленным администрацией области тарифом T_y за проезд 1 пассажира на расстояние 1 км в пригородном сообщении (руб./км); T_{ϕ} – тариф фактический, рассчитанный как отношение экономически обоснованных расходов (исходя из действующих нормативов) к расчетному пробегу при перевозке пассажиров L_{ty} (по установленному администрацией области тарифу).

$$Y_{ГП} = T_p \cdot E_{my}, \quad (3)$$

где T_{ϕ} – тариф фактический, рассчитанный как отношение экономически обоснованных расходов по перевозке пассажиров в городском сообщении к расчетному количеству ездки в городском сообщении E_{my} (по установленному администрацией области тарифу).

$$K_k = K_1 \cdot K_2 \cdot K_3, \quad (4)$$

где K_1 – коэффициент, учитывающий модернизацию подвижного состава (ПС) (например, при переходе на компримированный газ); K_2 – коэффициент, учитывающий безопасность пассажирских перевозок; K_3 – коэффициент регулярности перевозок.

В табл. 1 представлены значения корректирующего коэффициента в зависимости от доли модернизированного ПС в общем парке.

Таблица 1

Значение коэффициента K_1

Доля ПС, переведенного на газ в общем парке, %	Значение коэффициента
0	0,9
До 20	1,0
До 40	1,05
До 60	1,1
До 80	1,15
100	1,2

¹ Определение фактического и расчетного тарифов производится в соответствии с «Методическими рекомендациями по формированию экономически обоснованных тарифов на перевозки пассажиров общественным транспортом в пригородном и внутриобластном междугороднем сообщении», утвержденными 17.04.2003 г. Администрацией Новгородской области.

Аналогичным образом составляется табл. 2, в которой значение K_2 определяется как зависимость от i -сумма ездов за вычетом числа аварийных ездов по причине неудовлетворительного технического состояния или вине водителя/сумма рейсов.

Таблица 2

Значение коэффициента K_2	
i	Значение коэффициента
1,0	1,1
0,97	1,0
0,95	0,95
0,93	0,90
0,9	0,85
Менее 0,9	0,80

В табл. 3 предложен коэффициент, учитывающий количество рейсов, выполненных предприятием, который определяется в зависимости от i_1 как отношение фактического и планового количества рейсов.

Таблица 3

Значение коэффициента K_3	
i_1	Значение коэффициента
1,0	1,1
0,97	1,0
0,95	0,95
0,93	0,9
Менее 0,93	0,85

Экономически обоснованные объемы по выплате компенсации выпадающих доходов перевозчикам, предоставляемых бюджетом Новгородской области для осуществления необходимых объемов перевозок пассажиров и багажа ПТОП в пригородном сообщении (за исключением регулярных перевозок в границах поселений и между поселениями в границах муниципального района), определяются следующим образом:

$$Y = T_p \cdot L_{my} \cdot K_k, \quad (5)$$

где T_p – разница между фактическим тарифом T_ϕ и установленным администрацией области тарифом за проезд 1 пассажира на расстояние 1 км в пригородном сообщении (за исключением регулярных перевозок в границах поселений и между поселениями в границах муниципального района); T_ϕ – тариф фактический, рассчитанный как отношение экономически обоснованных расходов к расчетному пробегу на регулярных перевозках пассажиров и багажа в пригородном сообщении L_{my} (за исключением регулярных перевозок в границах поселений и между поселениями в границах муниципально-

го района); L_{my} – расчетный пробег на регулярных перевозках пассажиров и багажа в пригородном сообщении (за исключением регулярных перевозок в границах поселений и между поселениями в границах муниципального района) по установленному администрацией тарифу; K_k – коэффициент, корректирующий сумму субсидии на компенсацию выпадающих доходов.

Расчет выпадающих доходов производится только при четкой расшифровке элементов затрат и их распределении по видам деятельности и перевозок, а затраты на планируемый период определяются с учетом дефляторов, учитывающих влияние инфляции. Основные элементы затрат, включенных в себестоимость пассажирских перевозок, представлены расходами на оплату труда, единый социальный налог и страховой тариф, амортизацией, затратами на горюче-смазочные материалы, на приобретение автомобильных шин, на ремонтный фонд, на налог на добавленную стоимость и общехозяйственные расходы. При осуществлении перевозочной деятельности предприятия должны следовать существующим нормативам по расходу горюче-смазочных материалов и шин, так как именно нормативные значения учитываются при формировании предприятием экономически обоснованных расходов².

Принято считать, что наличие льгот сдерживает проведение реформ в сфере транспорта. На наш взгляд, проблема заключается не в самом существовании льготных категорий граждан, а в государственной политике, касающейся процедуры справедливого возмещения операторам выпадающих доходов. В противном случае недостаточность размеров источников финансирования и несвоевременность выплат приведут транспортные предприятия Новгородской области к крайне тяжелому финансовому состоянию. Из опыта других регионов известны примеры, когда органы власти вместо обанкротившихся предприятий допускают на рынок операторов из других регионов в надежде обеспечить качество и необходимые объемы пассажирских перевозок. На наш взгляд, выбор такого пути развития системы ПТОП не дает ожидаемых положительных результатов, так как настоящие организационные и экономические условия для осуществления пассажирских перевозок в регионе все равно не позволят работать с максимальной отдачей, одновременно снижая при этом их себестоимость. Поэтому в современных условиях предложенные методические рекомендации компенсации выпадающих доходов и их распределения с целью поддержки местных предприятий представляются наиболее актуальными.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Восколович Н. А. Экономика платных услуг. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007. 399 с.

REFERENCES

1. Voskolovich N. A. Economics of paid services. M.: UNITY-DANA, 2007. 399 p.

² «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте» (Р 3112194-0366-03, апрель 2004 года), разработанные Министерством транспорта РФ, предназначены для расчетов нормативного значения расхода топлив, для ведения статистической и оперативной отчетности, определения себестоимости перевозок и других видов транспортных работ, планирования потребности предприятий в обеспечении нефтепродуктами, осуществления режима экономии и энергосбережения потребляемых нефтепродуктов.