

УДК 338:656.03

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ НА ГОРОДСКОМ ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Кулачинская А.Ю., Кудрявцева Т.Ю.

*Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург,
e-mail: stucool@rambler.ru*

В данной работе представлены предложения по совершенствованию организационно-экономического механизма формирования тарифа на городском пассажирском транспорте. Авторами рассмотрен процесс субсидирования городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге, произведен его критический анализ, на основании которого внесены предложения по совершенствованию процесса согласования и выделения субсидий городским перевозчикам. В работе детально изучены затраты городского перевозчика, принятые при расчете тарифов на перевозку пассажиров на 2018 г., и сделан вывод о появлении капитальных затрат, которые были заложены в тариф на проезд. Авторами работы актуализированы расходы городского перевозчика на 2018 г., исключая все единовременные затраты из тарифа для населения. Произведен расчет тарифа на проезд на 2018 г., результаты которого показали, что предлагаемые меры по исключению дополнительных необоснованных затрат позволили значительно уменьшить тариф на проезд и снизить нагрузку на бюджет города. На основании всех авторских предложений в работе представлен комплексный подход к совершенствованию организационно-экономического механизма формирования тарифов на городском пассажирском транспорте, состоящего из взаимосвязанных и взаимозависимых организационных и экономических элементов.

Ключевые слова: ГПТ, затраты, субсидии, тариф

IMPROVEMENT OF THE ORGANIZATIONAL-ECONOMIC MECHANISM OF FORMATION OF TARIFFS FOR URBAN PASSENGER TRANSPORT

Kulachinskaya A.Yu., Kudryavtseva T.Yu.

Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, St. Petersburg, e-mail: stucool@rambler.ru

In this paper, the authors presented proposals for improving the organizational-economic mechanism of formation of tariffs for urban passenger transport. The authors considered and critically analyzed the process of subsidizing urban passenger transport in St. Petersburg, made conclusions about the advisability of making proposals for improving the process of harmonizing and allocating subsidies to urban carriers. The authors came to a conclusion about the appearance of capital expenditures, which were included in the fare for the year 2018. Based on this, the authors studied in detail the costs of the city carrier, taken in the calculation of tariffs for transportation of passengers for 2018. Based on the above, the authors actualized expenses of the city carrier for 2018, excluding all one-time costs from the tariff for the population. The calculation of the fare for 2018 was made, the results of which showed that the proposed measures to eliminate additional unreasonable costs allowed significantly reducing the fare and reducing the burden on the city budget. Based on all the author's proposals, the paper presents a comprehensive approach to improving the organizational-economic mechanism of formation of tariffs for urban passenger transport, consisting of interrelated and interdependent organizational and economic elements.

Keywords: public transport, costs, subsidies, tariffs

Динамичное развитие инфраструктуры городского пассажирского транспорта во всех городах Российской Федерации, как и контроль стоимости проезда со стороны государства, говорит о том, что услуги по перевозке граждан – это одна из наиболее важных и востребованных услуг общественного сектора.

На сегодняшний день актуальным методом расчета разового тарифа на городской пассажирский транспорт (далее – ГПТ) является метод экономически обоснованных расходов. Это означает, что при расчете тарифа на проезд учитываются все затраты предприятий, осуществляющих перевозки пассажиров в ГПТ (далее – перевозчики), которые они несут по регулируемому виду деятельности (исключительно по перевоз-

ке пассажиров) и предполагаемая прибыль от перевозки. Недостаток средств на перевозку субсидируется из бюджета региона, что напрямую говорит об отсутствии заинтересованности перевозчиков в экономии собственных затрат. Таким образом, подтверждается важность совершенствования организационно-экономического механизма формирования тарифов на проезд.

В зарубежной научной литературе авторами часто рассматривается вопрос целесообразности субсидирования ГПТ. Так, например, в работе [1] отмечается, что, в Латинской Америке размер субсидий приравнивается к нулю, в то время как в двадцати крупных городах Соединенных Штатов Америки составляет около 70% от всех эксплуатационных расходов.

По мнению отечественных авторов Т.Ю. Кудрявцевой и Ю.Ю. Купорова [2], местные органы власти, основываясь на своих полномочиях, устанавливают тарифы на основные услуги для населения с целью защиты потребителей от увеличения стоимости услуг предприятий, но при этом компенсируют все расходы – путем выделения дотаций и субсидий из регионального бюджета.

Вопросы субсидирования ГПТ широко освещены в статье С.В. Ануреева, где автор [3] детально рассматривает процесс оплаты проезда пассажирами и субсидирования оставшейся доли издержек на примере Московского метрополитена и отмечает, что граждане фактически платят за проезд дважды: при непосредственной поездке и при оплате налогов в бюджет, из которого выделяются субсидии на ГПТ.

Проблема необходимости субсидирования ГПТ также поднимается в работе П.В. Зинкина [4], который считает ГПТ убыточной отраслью, что подтверждается практикой не только российских городов, но и зарубежных [4]. Автор отмечает, что именно Санкт-Петербург лидирует среди городов Российской Федерации в позиции «нуждающегося» в финансовой поддержке ГПТ (метрополитена), то есть покрытия выпадающих доходов из бюджета города.

В работе Д.Г. Родионова [5] ГПТ рассматривается как элемент инфраструктурных секторов, которые обычно включают в себя нерыночное производство и услуги, а фундаментальные понятия транспортных издержек и экономического значения ГПТ раскрыты в труде [6] Н.В. Пеньшина. По мнению автора [6], ГПТ влияет как на экономический рост, так и на повышение уровня жизни в целом, однако сегодня для грамотного обоснования тарифов на перевозку строго необходимо создание методических рекомендаций по составу затрат, которые учитываются при расчете себестоимости перевозки.

Также особого внимания заслуживает работа Е.В. Будриной [7], в которой достаточно подробно описаны методы ценообразования на транспорте, а также представлен анализ структуры рынка транспортных услуг. Интересная работа, посвященная экономике цен на ГПТ, представлена авторами [8] и содержит в себе подход к принятию решений об установлении тарифов на региональном уровне с учетом фактической заинтересованности пассажиров в городских перевозках.

Проблема тарифов на ГПТ поверхностно рассмотрена в работе А.С. Коган и А.Н. Корнеевой [9]. Более глубокое исследование

экономики ГПТ на примере Санкт-Петербурга представлено в труде В.А. Федорова [10]. Именно в работе В.А. Федорова впервые четко сказано о том, что «система пассажирских перевозок имеет черты разобщенности между участниками и не имеет тенденций к гармоничному сочетанию механизмов управления». Более детально сущность и особенности общественных благ рассмотрены в труде Т.О. Зайцевой и Д.К. Иваницкого [11], где авторы пытаются выделить и описать «парадоксы, обусловленные сущностью и свойствами общественных благ», однако глубокое изучение понятия общественных благ применительно к транспортной отрасли, а в частности к пассажирским перевозкам, представлено в работе [12] Р.Г. Леонтьева и В.В. Комаровой. Однако авторами [12] рассмотрены исключительно железнодорожные перевозки и сделан акцент на том, что «блага, создаваемые в отраслях естественных монополий, представляют собой исключаемые блага совместного потребления, их принято называть квазиобщественными».

Таким образом, сегодня представлено множество интересных и содержательных работ, включающих основные теоретические понятия рынка транспортных услуг, экономики общественного сектора и методов ценообразования на транспорте. Проблемы формирования тарифов на проезд в ГПТ рассматриваются как отечественными, так и зарубежными авторами. При этом авторы пришли к выводу, что в полной мере не раскрыта проблема государственного регулирования ГПТ, тарифообразования на ГПТ: роли органов власти и распределения ответственности между ними, а также обоснования затрат перевозчиков и алгоритмизации процесса формирования тарифа.

Цель исследования: совершенствование организационно-экономического механизма формирования тарифов на ГПТ.

В формировании тарифов на проезд в ГПТ существенным образом влияют как экономические элементы, так и элементы организационного характера. Совокупность этих элементов, тесно связанных друг с другом, являет собой организационно-экономический механизм (далее – ОЭМ). В данной работе рассматриваются и совершенствуются оба элемента ОЭМ: первый – с точки зрения оценки работы органов власти, отвечающих за субсидирование ГПТ, второй – расчет стоимости проезда с учетом затрат городского перевозчика. Совершенствование каждого из элементов ОЭМ предполагает комплексное решение по совершенствованию всего механизма.

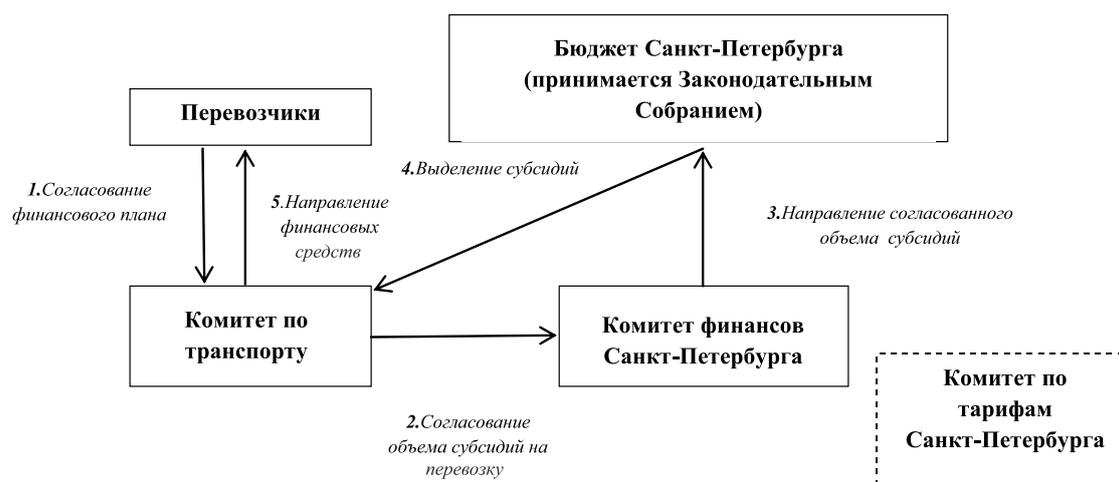


Рис. 1. Схема субсидирования ГПТ в Санкт-Петербурге

Как уже говорилось выше, вопросы финансирования ГПТ являются актуальными как в Российской Федерации, так и во всем мире. Это связано с социальной ориентированностью услуг по перевозке пассажиров: востребованностью, доступностью и многими другими факторами. В большинстве случаев бюджетное субсидирование осуществляется в двух формах: субсидирование выпадающих доходов за перевозку льготных категорий граждан; субсидирование покрытия убытков от деятельности. Выделение субсидий из бюджета для покрытия убытков транспортного предприятия признано одним из самых неудачных подходов. В этом случае у транспортных предприятий отсутствует стимул к снижению расходов, повышению эффективности работы [13].

Объемы субсидирования растут ежегодно, однако, несмотря на ежегодный рост бюджетных субсидий и инвестиций в сферу ГПТ, это слабо отражается на результатах работы предприятия данной отрасли [14].

Существующие методики расчета субсидий предприятиям ГПТ за перевозку льготных категорий пассажиров ориентированы на распределение предусмотренных на эти цели средств бюджета между перевозчиками, в том числе компенсаций выпадающих доходов от перевозки льготников [15].

На сегодняшний день схема субсидирования ГПТ в Санкт-Петербурге выглядит следующим образом (рис. 1).

Как наглядно показано на рис. 1, между заявленными потребностями перевозчиков и выделением субсидий из бюджета Санкт-Петербурга находятся два органа власти, через которые в обязательном порядке проходят заявки перевозчиков и согласование

запрашиваемого финансирования на следующий календарный год.

Так, перевозчики, являющиеся подведомственными организациями Комитета по транспорту, направляют в данный орган власти финансовый план на следующий календарный год, который может быть принят, а может быть направлен на доработку (1). В случае согласования финансового плана перевозчика, Комитет по транспорту направляет обоснование запрашиваемых средств на согласование в Комитет финансов Санкт-Петербурга (2), который в свою очередь вносит свои предложения в проект бюджета Санкт-Петербурга на следующий год (3). Если Законодательным Собранием Санкт-Петербурга проект бюджета принимается, то объем средств, необходимый для покрытия убытков от перевозки пассажиров, направляется в Комитет по транспорту (4), который выступает главным распорядителем бюджетных средств для перевозчиков (5).

При этом необходимо отметить, что в данной схеме отсутствует Комитет по тарифам Санкт-Петербурга, в полномочия которого входит утверждение стоимости проезда в ГПТ. При расчете тарифов на следующий календарный год, Комитетом по тарифам Санкт-Петербурга определяется расчетная потребность в компенсации выпадающих доходов из бюджета Санкт-Петербурга, которая не учитывается ни Комитетом по транспорту, ни Комитетом финансов Санкт-Петербурга.

Особое внимание, по мнению авторов, следует уделить тому факту, что бюджет Санкт-Петербурга утверждается традиционно до утверждения стоимости проезда в ГПТ. В данной ситуации объемы согла-

сованных бюджетных средств не просто не учтены при тарифном регулировании, а наоборот – предполагают, что регулирующий орган власти – Комитет по тарифам Санкт-Петербурга должен рассчитывать экономически обоснованный тариф и выделять межтарифную разницу (разницу между установленным для населения и экономически обоснованным тарифом) на основе выделяемых субсидий. Ситуация складывается таким образом, что объем субсидий может быть больше, чем требуется перевозчикам на самом деле.

Так, бюджет Санкт-Петербурга на 2016 г. был принят Законодательным Собранием Санкт-Петербурга 25 ноября 2015 г., а тарифы были утверждены профильным органом власти лишь 21 декабря 2015 г. Бюджет города на 2017 г. был принят 7 декабря 2016 г., тарифы утверждены – 20 декабря 2016 г.

Впервые только при регулировании на 2018 г. тарифы на ГПТ были утверждены Комитетом по тарифам Санкт-Петербурга до принятия бюджета города, а именно 28 сентября 2017 г.

По мнению авторов, разобщенность интересов органов власти при распределении бюджетных средств города на перевозки пассажиров ГПТ может сказываться на итоговых субсидиях, выделяемых перевозчикам, которые могут значительно превышать реальную потребность. Система финансирования ГПТ не является стимулирующей к снижению расходов транспортными предприятиями, не приводящей к повышению эффективности их деятельности [14].

Комитет по транспорту фактически защищает интересы городских перевозчиков, являясь распорядителем бюджетных средств, Комитет финансов Санкт-Петербурга – интересы бюджета города, согласовывая объемы субсидий перевозчикам, а Комитет по тарифам Санкт-Петербурга должен выступать за соблюдение прав граждан как активных потребителей услуг по перевозке, то есть отстаивать права жителей города на экономически доступные тарифы и контролировать процесс применения тарифов перевозчиком. Авторская позиция отражена на рис. 2.

Авторы считают (рис. 2), что строго необходимо учитывать расчетный объем субсидий, который ежегодно производит Комитет по тарифам Санкт-Петербурга при регулировании тарифов на следующий календарный год. Таким образом, объем необходимых бюджетных средств должен быть направлен в адрес Комитета по транспорту и Комитета финансов Санкт-Петербурга (1), параллельно перевозчики согласовывают свой финансовый план с Комитетом по транспорту (1) и только после этого Комитет финансов

Санкт-Петербурга обязан принимать решение о согласовании обоснованного объема субсидий (2) с Комитетом по транспорту и направлять это на рассмотрение в Законодательное Собрание Санкт-Петербурга (3). В таком случае объем необходимых финансовых средств, требуемых из бюджета города в качестве покрытия убытков перевозчиков, согласован между Комитетом по транспорту и Комитетом финансов Санкт-Петербурга с учетом расчетов, произведенных Комитетом по тарифам Санкт-Петербурга. Средства, выделенные Комитету по транспорту из бюджета города (4), могут считаться обоснованными с точки зрения всех заинтересованных сторон: Комитета по транспорту (перевозчики), Комитета по тарифам Санкт-Петербурга (население) и Комитета финансов Санкт-Петербурга (бюджет города). Финансовые средства, полученные перевозчиками (5), должны полностью покрывать все выпадающие доходы и при этом не быть избыточными. Подобный авторский подход связан в первую очередь с тем, что ни Комитет по транспорту, ни Комитет финансов Санкт-Петербурга не обладают полномочиями регулировать тарифы на ГПТ и, соответственно, не рассчитывают тарифы на перевозку пассажиров и не могут обладать данными о реальной потребности перевозчиков в финансовой поддержке бюджета города на покрытие выпадающих доходов.

Организационная политика поддержки ГПТ рассмотрена автором выше, однако следует также подробнее остановиться на экономическом элементе ОЭМ. Рассмотрим итоги деятельности городского перевозчика за 2016 г. (табл. 1).

Согласно данным, представленным в табл. 1, фактическое исполнение плана городским перевозчиком по всем статьям отличается от плановых показателей на 2016 г. Именно поэтому расчетная потребность в субсидиях (финансовый результат после налогообложения) в значительной степени отличается от установленной и составляет 10 358 108,03 тыс. руб., что на 115 498,85 тыс. руб. больше рассчитанной на 2016 г. При этом размер субсидий, выделенных на весь ГПТ на 2016 г., составил 26 296 891 тыс. руб. Другими словами, фактически городские перевозчики затрачивают на свою деятельность больше средств, чем закладывалось ранее, так как все расходы в любом случае будут возмещены из бюджета города. Происходит переизбыток субсидирования, что негативно сказывается на социально-экономическом развитии города, а также говорит о прямой заинтересованности городского перевозчика в завышении собственных затрат.

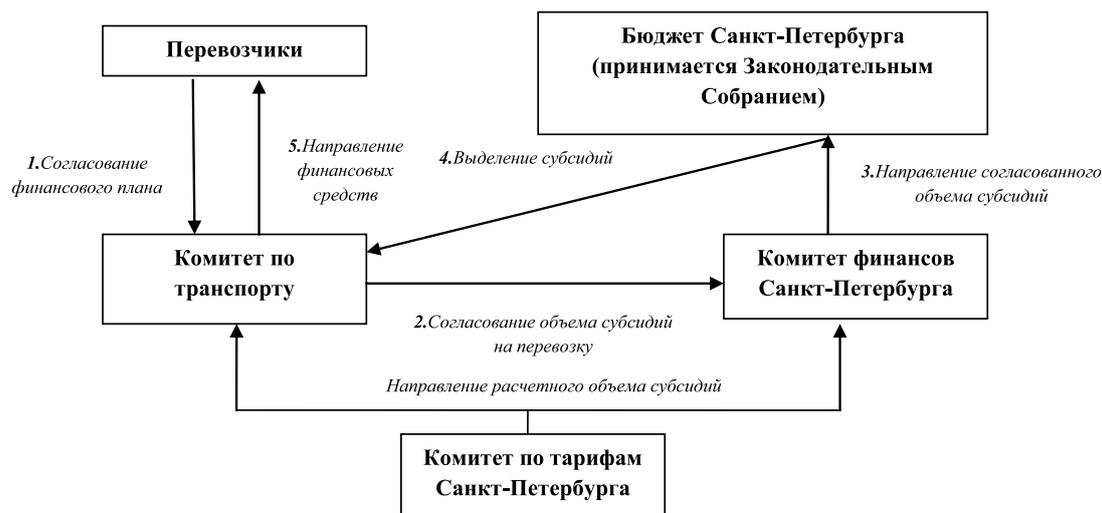


Рис. 2. Предлагаемая схема субсидирования ГПТ

Таблица 1

Основные результаты деятельности городского перевозчика за 2016 г.

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	Плановые показатели на 2016 г.	Фактические показатели за 2016 г.
I.	Натуральные показатели			
1.1	Объем транспортных услуг	тыс. ваг.- км	208 500,00	213 079,59
1.2	Количество перевезенных пассажиров	тыс. чел. в год	740 000,00	740 379,98
II.	Доходы от перевозки пассажиров	тыс. руб.	18 847 674,26	19 343 326,33
III.	Расходы и отчисления от перевозки пассажиров	тыс. руб.	29 788 381,45	30 318 743,54
3.1	Материальные затраты	тыс. руб.	6 047 020,39	6 320 771,54
3.2	Расходы на оплату труда	тыс. руб.	7 898 498,30	8 023 272,18
3.3	Отчисления на социальные нужды	тыс. руб.	2 411 767,89	2 317 236,31
3.4	Амортизация	тыс. руб.	4 274 415,00	4 042 771,72
3.5	Прочие расходы	тыс. руб.	9 156 679,87	9 614 691,80
IV.	Финансовый результат от перевозки пассажиров (стр. II – стр. III)	тыс. руб.	-10 940 707,18	-10 975 417,21
V.	Финансовый результат до налогообложения	тыс. руб.	-10 105 093,18	-9 917 729,03
VI.	Налог на прибыль и другие обязательные платежи	тыс. руб.	137 516,00	440 379,00
VII.	Финансовый результат после налогообложения	тыс. руб.	-10 242 609,18	-10 358 108,03

На основании вышеизложенного авто-рами принято решение о рассмотрении расходов и прибыли городского перевозчика на 2018 г., и предложении мероприятий по оптимизации расходов с целью расчета актуального и экономически доступного тарифа на проезд. Тариф за проезд в ГПТ можно сделать социально доступнее за счет пересмотра статей затрат, которые несет городской перевозчик.

Как видно в табл. 2, существует заметная разница между экономически обоснованным тарифом (51,11 руб.) и официально установленной стоимостью проезда (45,00 руб.).

Эта межтарифная разница (6,11 руб.) как раз и субсидируется из бюджета Санкт-Петербурга.

В результате проведения анализа затрат городского перевозчика, которые ежегодно закладываются в тариф на перевозку, авто-ры пришли к выводу, что в период с 2014 по 2017 г. каждая доля затрат, заложенных в тариф на проезд у городского перевозчика, претерпевала незначительные изменения, связанные как с ростом инфляции, так и с другими факторами. Однако с 2017 по 2018 г. отмечается резкое увеличение материальных затрат и затрат на оплату труда (табл. 3).

Таблица 2

Плановые показатели городского перевозчика на 2018 г.

№ п/п	Наименование	Ед.изм.	Плановые показатели на 2018 г.
1	Количество перевезенных пассажиров	тыс. чел. в год	742 736,40
2	Всего доходы, включая:	тыс. руб.	21 501 777,30
2.1	Доходы от перевозки пассажиров	тыс. руб.	21 076 898,86
2.2	Внереализационные доходы	тыс. руб.	424 878,44
3	Всего расходы, включая:	тыс. руб.	37 960 292,48
3.1	Расходы от перевозки пассажиров, включая:	тыс. руб.	37 829 056,88
3.1.1	Материальные затраты	тыс. руб.	11 797 758,10
3.1.2	Расходы на оплату труда	тыс. руб.	10 972 787,15
3.1.3	Отчисления на социальные нужды	тыс. руб.	3 346 840,03
3.1.4	Амортизация	тыс. руб.	4 751 505,95
3.1.5	Прочие расходы	тыс. руб.	6 960 165,64
3.2	Внереализационные расходы	тыс. руб.	131 235,60
4	Прибыль от нерегулируемых видов деятельности	тыс. руб.	657 803,35
5	Налог на прибыль и другие обязательные платежи	тыс. руб.	195 000,00
6	Экономически обоснованный тариф (п. 3/п. 1)	руб.	51,11
7	Установленная стоимость разового проезда	руб.	45,00

Таблица 3

Доля затрат в тарифах городского перевозчика с 2014 по 2018 г.

№ п/п	Статья затрат	Доля затрат в тарифе, %				
		2014	2015	2016	2017	2018
1	Материальные затраты	20,2%	19,65%	20,3%	22,5%	31,19%
2	Оплата труда	27,12%	26,8%	27%	26,4%	29%
3	Отчисления на социальные нужды	7,93%	8,2%	8,1%	7,9%	8,85%
4	Амортизация	15,35%	15,4%	14,35%	13,6%	12,56%
5	Прочие расходы	29,44%	29,9%	30,3%	29,65%	18,4%

Таким образом, на основании данных, представленных в табл. 1–3, следует сделать вывод о появлении капитальных затрат, которые были заложены в тариф на проезд на 2018 г. вместе с постоянными расходами по перевозке пассажиров. Анализ данных городского перевозчика показал, что наибольшей нагрузкой на статьи затрат городского перевозчика является учет в них дополнительных расходов в виде развития инфраструктуры предприятия, расходов на Чемпионат мира по футболу – 2018, а также обеспечение транспортной безопасности. Все это учтено в каждой статье затрат, хотя должно субсидироваться отдельными статьями из бюджета города и не входить в стоимость проезда.

Развитие инфраструктуры городского перевозчика априори не является обеспечением или повышением качества проезда, поэтому жители не обязаны платить за проезд повышенный тариф, так как в любом случае, оплачивая налоги, обеспечивают пополнение бюджета города, субсидиру-

ющего перевозчика. Обеспечение транспортной безопасности, по мнению авторов, относится к чистому общественному благу и должно обеспечиваться государством всем, находящимся на его территории, и эту статью затрат также следует исключить при расчете тарифа за проезд.

Жители города, являясь добропорядочными налогоплательщиками, обеспечивают пополнение городского бюджета, из которого должны выделяться расходы на социально-экономическое развитие Санкт-Петербурга, включая такие мероприятия, как Чемпионат мира по футболу – 2018. Помимо этого, проведение массовых мероприятий, так или иначе, подразумевает привлечение туристического потока, доходы от которого пополняют бюджет города. Таким образом, расходы на проведение футбольных мероприятий должны быть исключены из разового тарифа на проезд.

Дополнительные затраты городского перевозчика указаны в табл. 4.

Таблица 4

Дополнительные затраты городского перевозчика на 2018 г.

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Развитие инфраструктуры предприятия	Чемпионат мира по футболу-2018	Дополнительная без-транспортная опасность	Набор персонала для повышения уровня мобильности пассажиров	Итого
1	Количество перевезенных пассажиров	тыс. чел. в год	7 542,00	3 030,00	–	–	10 572,00
2	Всего доходы, включая:	тыс. руб.	224 295,37	–	–	–	224 295,37
2.1	Доходы от перевозки пассажиров	тыс. руб.	224 295,37	–	–	–	224 295,37
3	Всего расходы, включая:	тыс. руб.	2 818 601,41	134 965,01	286 095,83	169 833,53	3 409 495,79
3.1	Расходы от перевозки пассажиров, включая:	тыс. руб.	2 818 601,41	134 965,01	286 095,83	169 833,53	3 409 495,79
3.1.1	Материальные затраты	тыс. руб.	823 206,79	32 815,12	9 136,20	–	865 158,12
3.1.2	Расходы на оплату труда	тыс. руб.	820 906,62	42 406,00	182 633,90	127 481,60	1 173 428,12
3.1.3	Отчисления на социальные нужды	тыс. руб.	245 467,97	12 679,38	54 818,63	37 889,03	350 855,01
3.1.4	Амортизация	тыс. руб.	535 639,92	23 430,01	–	–	559 069,94
3.1.5	Прочие расходы	тыс. руб.	393 380,10	23 634,50	39 507,10	4 462,90	460 984,60

Таблица 5

Актуализированные затраты городского перевозчика

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Расчет затрат
1	Количество перевезенных пассажиров	тыс. чел. в год	732 164,40
2	Доходы от перевозки пассажиров	тыс. руб.	20 852 603,5
3	Расходы всего, включая:	тыс. руб.	34 550 796,7
3.1	Расходы от перевозки пассажиров, включая:	тыс. руб.	34 419 561,06
3.1.1	Материальные затраты	тыс. руб.	10 932 599,97
3.1.2	Расходы на оплату труда	тыс. руб.	9 799 359,03
3.1.3	Отчисления на социальные нужды	тыс. руб.	2 995 985,01
3.1.4	Амортизация	тыс. руб.	4 192 436,01
3.1.5	Прочие расходы	тыс. руб.	6 499 181,04
3.2	Внерезервационные расходы	тыс. руб.	131 235,60
4	Экономически обоснованный тариф (п. 3/п. 1)	руб.	47,2

Данные, представленные в табл. 4, по мнению авторов, не следует учитывать при расчете тарифа для населения, так как эти позиции должны субсидироваться из бюджета Санкт-Петербурга. Таким образом, если из общих расходов городского перевозчика вычесть всю сумму расходов по вышеуказанным позициям, то получится следующее (табл. 5).

Согласно информации, отраженной в табл. 5, экономически обоснованный тариф составил 47,2 руб., что позволяет значительно уменьшить нагрузку на бюджет Санкт-Петербурга, субсидирующего пассажирские перевозки.

По мнению авторов, оба элемента ОЭМ: выделение субсидий и расчет тарифа должны быть представлены в виде этапов с явно выраженной последовательностью действий, где вначале производится расчет экономического обоснованного тарифа, а далее – на основании всех расчетов – определен и согласован необходимый объем субсидий городским перевозчикам (рис. 3).

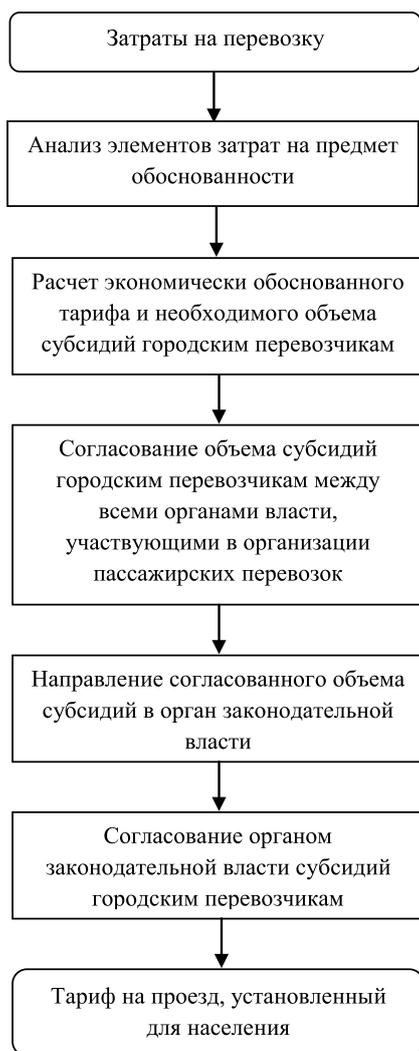


Рис. 3. Этапы формирования тарифов на ГПТ

Так, представленная выше схема (рис. 3) обобщает авторские предложения, связывая обоснованную необходимость согласования субсидий всеми органами власти, участвующими в организации пассажирских перевозок, только после расчета экономически обоснованного тарифа, который, как уже было сказано авторами выше, должен быть сформирован исходя из критического анализа всех дополнительных затрат городских перевозчиков. Таким образом, в работе представлен перечень мероприятий, совершенствующих ОЭМ формирования тарифов на ГПТ.

Выводы

1. Авторами предложена схема субсидирования ГПТ, учитывающая не только полномочия всех органов власти, участвующих в организации пассажирских перевозок, но и интересы всех сторон перевозок: города, пассажиров и перевозчиков.

2. Авторами проанализированы и исключены затраты по дополнительным статьям расходов городского перевозчика. Предложен подход к обоснованию затрат, в том числе капитального характера. Расчет экономически обоснованного тарифа на проезд, произведенный в работе, показал, что полученное значение позволяет значительно уменьшить нагрузку на бюджет Санкт-Петербурга, субсидирующего пассажирские перевозки.

3. Авторами обоснованы этапы формирования тарифов на ГПТ, включающие в себя организационный элемент ОЭМ – последовательный процесс расчета тарифа и экономический элемент ОЭМ – утверждение необходимого объема субсидий городским перевозчикам.

Таким образом, в работе представлен перечень мероприятий, образующих единый подход к совершенствованию ОЭМ формирования тарифов на ГПТ. Совершенствование ОЭМ состоит в изменении взаимосвязанных элементов, влияющих на процесс формирования тарифа на проезд: организации процесса субсидирования ГПТ и выявления и учета только обоснованных затрат на перевозку, и представленных в виде последовательных этапов.

По мнению авторов, главным направлением дальнейших исследований можно считать разработку методики расчета тарифов на ГПТ с учетом классификации затрат на текущие и единовременные. Это позволит проанализировать затраты, которые закладываются в тариф, вычесть те статьи расходов, которые не влияют на увеличение пассажиропотока, а следовательно:

– уменьшить размер экономически обоснованного тарифа;

– предотвратить необоснованный рост тарифов на ГПТ;

– сократить объем субсидий, выделяемых из бюджета Санкт-Петербурга на покрытие разницы между экономически обоснованным тарифом и тарифом, установленным для населения.

Исследование выполнено в рамках Гранта Президента Российской Федерации (проект НШ-3792.2018.6).

Список литературы

1. Basso L.J., Silva H.E. Efficiency and substitutability of transit subsidies and other urban transport policies. *American Economic Journal: Economic Policy*. 2014. Т. 6. № 4. P. 1–33.
2. Kuporov Iu.Iu., Kudriavtseva T.Iu. Theoretical aspects of evaluating social-economic efficiency of investments in public services. *St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Economics*. 2014. no. 5(204). P. 136–141.
3. 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.
4. Зинкин П.В. Оценка необходимости финансовой поддержки городского пассажирского транспорта // *Аллея науки*. 2017. № 7. С. 701–704.
5. Rodionov D.G., Sedov A.I. Innovative infrastructure as element ensuring competitiveness in the region (case study: the Republic of Mordovia). *St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Economics*. 2013. no. 1–2 (163). P. 95–102.
6. Пеньшин Н.В. *Общий курс транспорта: учебное пособие*. Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2012. 132 с.
7. Будрина Е.В. *Экономика транспорта: учебник и практикум для академического бакалавриата* / Под ред. Е.В. Будриной. М.: Издательство Юрайт, 2016. 366 с.
8. De Borger B., Proost S. The political economy of public transport pricing and supply decisions. *Economics of Transportation*. 2015. Т. 4. № 1–2. С. 95–109.
9. Коган А.С., Корнеева А.Н. Сравнительный анализ тарифов на проезд в метрополитен // *Аспирант*. 2017. № 6 (32). С. 20–24.
10. Федоров В.А. *Городской пассажирский транспорт Санкт-Петербурга: политика, стратегия, экономика*. СПб.: «Принт», 2014. С. 88.
11. Зайцева Т.О., Иваницкий Д.К. Парадоксы общественных благ. Научное обеспечение агропромышленного комплекса: сборник статей по материалам X Всероссийской конференции молодых ученых, посвященной 120-летию И.С. Косенко. Отв. за вып. А.Г. Кошаев. 2017. С. 1495–1496.
12. Леонтьев Р.Г., Комарова В.В. Общественный выбор на железнодорожном транспорте в социально-ориентированной экономике // *Вестник Тихоокеанского государственного университета*. 2008. № 3. С. 39–44.
13. Постников В.П. Оптимальные модели формирования тарифа на городском пассажирском транспорте // *Экономический анализ: теория и практика*. 2014. № 11 (363). С. 36–40.
14. Поначугин А.В. Проблемы бюджетного субсидирования предприятий пассажирского транспорта общего пользования в условиях модернизации экономики // *Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки*. 2015. № 8. С. 201–206.
15. Воробьева И.Б. Разработка новых подходов к субсидированию автомобильного пассажирского транспорта общего пользования // *Проблемы современной экономики*. 2016. № 3 (59). С. 148–153.