

УДК 33 : 303.7 : 330.44 : 330.47

Н.И.Кухарская (асп., СПбГАСУ), А.Г.Семёнов, к.т.н., в.н.с.

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА НА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Одним из приоритетных для городского транспорта является вопрос формирования тарифной политики, построения эффективной системы тарифообразования, стимулирующей развитие автомобильного транспорта и направленной на качественное удовлетворение потребностей населения в передвижениях.

По данным Министерства транспорта и связи РФ себестоимость перевозки 1 пассажира составила в 2003 году 14,23 руб., доходная ставка на 1 платного пассажира - 8,30 руб. В то время как процент покрытия расходов платой за проезд составил всего лишь 40%, а процент возмещения убытков дотациями – 55,3 %.

В этих условиях убытки городского пассажирского автомобильного транспорта (ГПАТ) покрываются за счет средств городского бюджета. Финансирование ГПАТ из бюджета осуществляется по остаточному принципу, при этом искусственно занижаются объективные потребности предприятий для обеспечения их деятельности. Так, уже при утверждении плана бюджетного финансирования убытков ГПАТ предусматривается дефицит бюджетных средств, что изначально определяет неустойчивость экономического положения предприятий в течение года и ведет к их неплатежеспособности. Очевидно, существует объективная необходимость как проведения системного реформирования всех механизмов отрасли, обеспечивающего ее финансовое оздоровление, улучшение организационно-управленческой структуры и стимулирующее ее модернизацию и развитие, так и совершенствования механизмов господдержки предприятий ГПАТ.

Для этого представляется целесообразным:

- разработать и утвердить законодательные и нормативные документы, определяющие принципы и механизмы регулирования тарифов на ГПАТ;
- принять меры по совершенствованию действующих тарифов, в первую очередь, за счет введения их своевременной индексации в зависимости от роста уровня жизни населения и темпов инфляции, установления дифференцированных цен в зависимости от качества и дальности перевозок, а также сезонных скидок на транспортные услуги;
- обеспечить компенсацию предприятиям автомобильного транспорта затрат на перевозки пассажиров, пользующихся правом льготного проезда, за счет средств государственных структур, предоставивших данные льготы;
- необходимы разработка и утверждение нормативного документа, определяющего особенности налогообложения и финансовой поддержки предприятий ГПАТ, при этом должна быть сокращена номенклатура налогов и снижен их уровень с учетом имеющейся специфики.

Таким образом, ценовая политика на предприятиях ГПАТ должна определять цели и задачи формирования тарифов на перевозки, систему и методы их построения, способы регулирования тарифов и процесс установления цен в зависимости от различных факторов.

Одной из важнейших задач ценовой политики будет является достижение оптимальной выручки от продажи проездных документов, размер которой может определяться следующими факторами:

- её соотношением с расходами на ГПАТ и, одновременно, уровнем компенсации расходов на перевозку льготных категорий пассажиров из бюджетов различных уровней;

- обеспечением, в полной мере, покрытия текущих расходов ГПАТ и инвестиционной составляющей для финансовой стабильности перевозчиков выручкой от реализации проездных документов и компенсацией из бюджетов разных уровней;

- обеспечением покрытия (выручкой от сбора платы) затрат на перевозку пассажиров, не имеющих право льготного проезда, плюс компенсацией расходов на оказание транспортных услуг льготникам за счет средств и источников, предоставивших данные льготы.

Последнее требование учитывает интересы населения, значительной части которого действующим законодательством предоставлено право льготного и бесплатного проезда. При этом оставшиеся 30 % пользователей не должны нести на себе бремя оплаты проезда льготных категорий граждан.

Таким образом, оптимальная выручка на ГПАТ должна обеспечить покрытие расходов транспортных предприятий от перевозки населения, не имеющего права бесплатного проезда, и установленной части расходов от перевозки льготных категорий граждан.

С учетом особенностей транспорта как важнейшей отрасли жизнеобеспечения города тарифная политика на ГПАТ должна строиться на следующих принципах:

- система цен на услуги городского пассажирского транспорта общего пользования должна охватывать все виды оплаты проезда, включая разовую и посредством приобретения проездных документов длительного срока действия;

- качество пассажирских перевозок должно соответствовать меняющимся финансовым возможностям населения и города.

Принципиальным здесь является изменение подхода к оценке потребительских свойств системы транспортного обслуживания. Целесообразно перейти к комплексному учету интересов социально поддерживаемых жителей и пользующихся ГПАТ работников, которые оплачивают его услуги и платят налоги, поступающие в бюджет города.

Для сравнения эффективности внутригородских автобусных перевозок с позиций пользователя можно использовать применяемый в странах с рыночной экономикой комплексный подход к оценке затрат пассажира на поездку. Он включает оценку затрат времени на собственно проезд, оценку затрат времени на подход и ожидание транспорта и оплату проезда. По результатам исследований ряда зарубежных исследователей, пассажир оценивает затраты времени на проезд в размере половины оплаты своего труда, а время подхода и ожидания в размере полуторной повременной ставки.

Так, например, полагая, что жители Санкт-Петербурга оценивают свое время в 2 раза ниже, получим соотношение для общей оценки затрат пассажира на поездку:

$$S = 0,25 \times s \times T_{\text{дв}} + 0,75 \times s \times T_{\text{ож}} + C_{\text{пр}},$$

где S — общая оценка затрат на поездку (руб); s — почасовая ставка (руб); $T_{\text{дв}}$ и $T_{\text{ож}}$ — время поездки и ожидания (со временем подхода) соответственно; $C_{\text{пр}}$ — тариф на проезд.

Такой подход учитывает не только стоимость собственно проезда, но и его качество через оценку стоимости времени, которая тем выше, чем выше заработок у человека.

Система тарифов на услуги ГПАТ должна отражать взаимосвязи и взаимозависимости между различными видами цен на проездные документы:

- при изменении в уровне цен на один из видов проездных документов должны меняться цены на другие виды;

- учитывая социальное значение пассажирского транспорта, необходимо регулирование транспортных тарифов со стороны городской Администрации, которая путем принятия соответствующих нормативных актов (распоряжений) должна устанавливать уровень тарифов на перевозки, обеспечивающие социально гарантированный уровень транспортного обслуживания населения, а также осуществлять контроль за их соблюдением;

- в основу формирования цен на услуги ГПАТ должен быть положен базовый тариф, который определяет цену перевозки 1 пассажира на расстояние 1 км на различных видах транспорта с учетом качества предоставляемых услуг;

- для повышения привлекательности ГПАТ для населения базовая цена может быть дифференцирована в зависимости от различных факторов, таких как время перевозки, дальность поездки, направление следования и др;

- необходимо разработать и утвердить «Положение о тарифной политике в сфере городского транспорта общего пользования», в котором будут определены полномочия городских органов управления по регулированию и контролю тарифов на городском пассажирском автобусном транспорте; классификация структуры рынка услуг ГПАТ, подлежащих регулированию; установление уровней тарифов и методов их регулирования; понятие оптимального размера тарифов;

- передать полномочия по государственному регулированию тарифов на проезд в городском и пригородном транспорте Региональной энергетической комиссии (РЭК);

- разработать и утвердить методику формирования базового тарифа, цен разового проезда и цен на проездные билеты длительного пользования, систему скидок для стимулирования продаж, систему установления соотношения между ценами на различные по качеству услуги ГПАТ.

Итак, решить проблему построения и совершенствования тарифной политики предприятий городского пассажирского автомобильного транспорта возможно только в условиях стабильного финансового обеспечения его функционирования и развития.