

УДК 338.47:336.6

П.П.НЕДОВ, канд. экон. наук, В.И.ВЕРБИЦКАЯ

*Харьковский государственный автомобильно-дорожный технический университет*

## **БЮДЖЕТНАЯ ПОДДЕРЖКА ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА**

Обосновывается объективная необходимость бюджетной поддержки предприятий городского общественного транспорта в условиях рыночной экономики. Предложена аналитическая модель расчета величины дотации в условиях ограниченности средств государственного и местного бюджетов.

Согласно экономической теории услуги городского общественного пассажирского транспорта являются общественным благом. Исходя из такого определения сущности транспортной услуги как товара, очевидно, что в условиях свободной конкуренции объем предоставляемых транспортных услуг по регулируемым ценам без соответствующих компенсационных ассигнований всегда будет значительно ниже минимально необходимого для нормального обеспечения жизнедеятельности города объема услуг.

В экономически развитых странах, за исключением Кувейта, осуществляется комплекс государственных мер по социальной защите населения через регулирование цен на проезд и других составляющих экономического механизма пассажирских автоэксплуатационных компаний, финансовый результат деятельности которых является отрицательным. Естественно, для обеспечения нормального функционирования этих компаний органы государственной власти осуществляют поддержку городского транспорта различными способами: дотациями, субсидиями, предоставлением налоговых и кредитных льгот, государственными инвестициями и т.д. Таким образом, даже в странах с высоким уровнем жизни населения реализуется концепция адресной поддержки широких слоев населения через компенсацию части стоимости транспортных услуг по факту их предоставления. Это свидетельствует о том, что объективно стоимость транспортных услуг достаточно высокая и ее полное возмещение через цену негативно будет сказываться на структуре расходов населения.

К сожалению, приходится констатировать, что уровень реальных доходов населения Украины продолжает снижаться, о чем свидетельствуют такие данные: если в 1990г. минимальная заработная плата была эквивалентна 3,49 стоимости потребительской корзины, то в 1995г. – меньше одной [1], а к концу 2000г. – только 0,15 стоимости потребительской корзины. Из года в год увеличивается удельный вес транспортных расходов в структуре расходов населения [2]. Следует

отметить, что в большинстве зарубежных стран величина транспортных расходов, с учетом расходов на эксплуатацию личных автомобилей, не превышает 10% дохода среднестатистического жителя [3]. Все это подтверждает актуальность проблемы разработки научно обоснованной концепции бюджетной поддержки общественного пассажирского транспорта. Отсутствие ясно выраженной государственной политики в данном вопросе и какого-либо четкого механизма экономических отношений между органами местной власти и транспортными компаниями приводит к тому, что все меньшее количество населения способно полностью оплачивать свой проезд и все большее его количество или находит пути приобретения статуса "льготника", или просто отказывается от услуг пассажирского транспорта. За десять лет транспортная платежеспособность работающего населения в Украине снизилась почти в 10 раз, пенсионеров – в 12, 5 раз [4].

Очевидно, что снижение платежеспособного спроса населения на пассажирские перевозки влечет за собой падение доходов автоэксплуатационных компаний, осуществляющих такие виды транспортных услуг. Более того, анализ данных статистической отчетности и элементарный математический расчет показывают, что убытки, понесенные в процессе выполнения пассажирских перевозок, включая перевозки льготного контингента пассажиров, государство перекладывает на автотранспортные предприятия, которые, в свою очередь, строят свою тарифную политику таким образом, чтобы все убытки возместили пассажиры, способные оплатить свой проезд. В результате круг замыкается: оплачивающий свой проезд пассажир в условиях инфляции и, соответственно, удорожания стоимости потребительской корзины становится менее платежеспособным, количество льготного контингента постепенно увеличивается, издержки автотранспортных предприятий растут. Увеличение себестоимости транспортной работы снова приводит к росту тарифов, которые опять оплачивает пассажир, становясь еще беднее.

Чтобы решать накопившиеся экономические проблемы в системе городского общественного транспорта, необходимо перевести их рассмотрение из плоскости социально-политической в социально-экономическую и выработать основные экономические подходы социальной поддержки населения в части компенсации затрат на данный вид услуг. С этой целью нами предлагается экономическая модель определения возможной и достаточной величины бюджетных компенсаций участникам транспортного процесса. В этой модели интегрированы в одну систему уровень транспортных расходов населения и издержки автотранспортных предприятий.

На первом этапе реализации модели производится сбор данных о количестве перевезенных в городе пассажиров, в том числе оплативших проезд ( $N_{пл}$ ). Далее рассчитываются нормативные автотранспортные издержки предприятий, скорректированные на индекс роста цен на потребляемые ресурсы ( $C_{н.общ}$ ). По статистическим данным за анализируемый период определяется среднестатистический доход жителя  $P_{ст}$ . На уровне нормативов формирования расходной части городского бюджета регламентируется доля транспортных расходов  $Z$ . Тогда планируемую выручку автотранспортных предприятий можно определить как

$$B = Z \cdot P_{ст} \cdot N_{пл}. \quad (1)$$

Величину бюджетных дотаций находят как разницу между нормативными издержками предприятий и планируемой от перевозок выручкой:

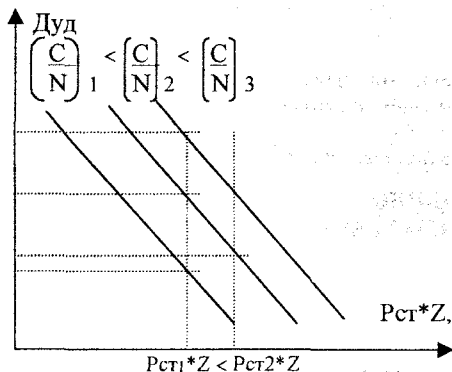
$$D = C_{н.общ} - Z \cdot P_{ст} \cdot N_{пл}. \quad (2)$$

Если для расчета дотаций принимать за основу удельные дотации  $D_{уд}$  для платящего пассажира, то уравнение (2) примет вид

$$D_{уд} = C_{н.общ} / N_{пл} - Z \cdot P_{ст}, \quad (3)$$

где  $C_{н.общ} / N_{пл}$  – удельные издержки АТП, приходящиеся на одного платящего пассажира;  $Z \cdot P_{ст}$  – транспортные расходы пассажира за отчетный период.

Таким образом можно построить график зависимости величины дотации, приходящейся на платящего пассажира, от его транспортных расходов за тот же период:



Действительно, с увеличением понесенных пассажирами транспортных издержек  $Z \cdot P_{\text{ст}}$  уменьшается величина дотации  $D_{\text{уд}}$  при одинаковой себестоимости провоза платящего пассажира  $C_{\text{н,общ}} / N_{\text{пл}}$ , т.е. повышение тарифа на пассажирские перевозки при неизменной себестоимости произведенных услуг снижает суммы дотаций.

Рост себестоимости транспортных услуг при неизменных доходах среднестатистического жителя также требует увеличения государственных дотационных средств.

Планирование величины дотаций на основе принятых нормативов позволит оценить бюджетную нагрузку тех или иных государственных программ в данной области и принять наиболее оптимальную. Кроме того, можно будет отойти от порочной практики возмещения всех убытков, часть из которых напрямую зависит от уровня эффективности работы предприятия, а компенсации будет подлежать только часть нормативных издержек под выполненный объем транспортной работы.

1. Миусская В. Социальная защита населения в период становления социального хозяйства в Украине // Бизнес-информ. – 2000. – № 4. – С. 17-22.

2. Вербицкая В.И. Планирование величины бюджетной поддержки предприятий городского пассажирского автотранспорта // Вісн. Харківськ. нац. ун-ту ім. В.М.Каразіна. № 506. – Харків, 2001. – С. 249-251.

3. Березин В., Шефтер Я., Шмицьков А., Трякин К. О реформировании организационно-финансового механизма общественного транспорта (разработки и рекомендации) // Автомобильный транспорт. – 1997. – № 9. – С. 9-11.

4. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Сучасний стан і перспективи розвитку автотранспорту // Автодорожник України. – 1998. – №1. – С. 6.

Получено 28.02.2001

УДК 388.4

О.Б.КОРОТИЧ, канд. экон. наук

*Харківська державна академія залізничного транспорту*

В.В.ВЕЛИЧКО

*Харківська державна академія міського господарства*

## **ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

Розглядаються проблеми функціонування підприємств міського пасажирського транспорту в сучасних кризових умовах господарювання.

Проблеми функціонування міського пасажирського транспорту з кожним роком стають все гострішими внаслідок зниження рівня дохо-