

УДК 338.476

**ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ БЮДЖЕТНОГО
ФИНАНСИРОВАНИЯ ПУБЛИЧНОГО
ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

**THEORETICAL STUDY OF BUDGET FINANCING
OF PUBLIC PASSENGER TRANSPORT**

Романова Е. В., зам. ген. дир. КТУП «Минсктранс», аспирант,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь
E. Romanova, Deputy General Director of the municipal transport
unitary enterprise “Minsktrans”, Graduate Student,
Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

В статье выполнена оценка актуальных трендов практики бюджетного финансирования публичного (общественного) пассажирского транспорта, основанного на учете современных страновых особенностей развития национальных экономик, которая обуславливает новый вызов развития дизайна формирования профессиональных экономических компетенций в транспортно-логистическом бизнесе.

The article assesses current trends in the practice of budgetary financing of public (public) passenger transport, based on taking into account modern country-specific features of the development of national economies, which poses a new challenge to the development of the design of the formation of professional economic competencies in the transport and logistics business.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, затраты, доходы, бюджетное финансирование.

Keywords: passenger transport, costs, income, budget financing.

ВВЕДЕНИЕ.

В процессе исследования актуальных трендов установлено, что в современном логистическом мире учитывается скорость урбанизации, создание, поддержание и расширение качественной транспортной системы, которая является приоритетом для городов по всему миру. Больше половины населения мира (55 %) проживает в городских райо-

нах, и к 2050 году ожидается, что это увеличится до 68 %. Без функционирования эффективной транспортной системы экономическое развитие ограничено [1].

Исследование выявило ряд проблем бюджетного финансирования публичного пассажирского транспорта:

- 1) бюджетного финансирования недостаточно;
- 2) экономическое обоснование его уровня расплывчато, что приводит к снижению интереса к эффективной эксплуатации автобусов;
- 3) повышение объемов и качества автобусного сообщения несинхронно;
- 4) местное финансовое давление возрастает;
- 5) гармонизация элементов триады: «экономическая эффективность/целесообразность»; «техническая эффективность/целесообразность»; «социальная справедливость/целесообразность» деятельности транспортной организации остается нерешенной с помощью субсидий [2; 3].

Следовательно, оптимизация бюджетного финансирования и улучшения качества перевозок является актуальным предметом исследований ученых.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ.

В ходе научных изысканий установлена всемирная доминирующая практика бюджетного финансирования (субсидирования) публичного (общественного) пассажирского транспорта. В Соединенных Штатах, например, государственное финансирование покрывает 57–89 % эксплуатационных расходов транспортных услуг, а в ЕС эксплуатационные расходы покрываются за счет государственных средств в диапазоне 23–50 %, в зависимости от системы финансирования внутри конкретного государства – члена ЕС.

Более 100 городов по всему миру сделали общественный транспорт бесплатным, и эта тенденция сохраняется [4–9].

Мультипликативный эффект общественного транспорта по оценкам Американской Ассоциации Общественного Транспорта (ААОТ): каждый вложенный 1 доллар в общественный транспорт генерирует 4 доллара дохода.

Преимущественно существуют три разных вида потоков финансирования публичного пассажирского транспорта: сборы получателя; налоги; национальные и международные гранты и займы, тендерные программы.

С целью избежания «ловушки недофинансирования» во многих странах прибегают к частному капиталу посредством государственно-частного партнерства (ГЧП).

В Германии широко применяется перекрестное субсидирование, так называемое государственно-государственное партнерство, при котором прибыль от электроснабжения направляется на финансирование общественного транспорта.

В Швеции и Великобритании финансирование общественного транспорта осуществляется посредством прямых инвестиций и частично налоговой системы. Кроме того, для этих целей используются варианты привлечения финансов непрямым пользователей (средств тех организаций, работники которых пользуются общественным транспортом), а также владельцев недвижимости. Их интерес заключается в обеспечении автобусным сообщением новых строящихся кварталов с центром города. Например, в Германии и ряде других стран разрешено финансировать общественный транспорт крупным коммерческим структурам (торговым центрам, базам или складам), которые заинтересованы в том, чтобы остановка была рядом с ними.

В Италии и Испании введено специальное налогообложение для коммерческих организаций, офисы, здания и (или) сооружения которых находятся в радиусе 800 м от строящихся станций метро. В Дании и Швеции около одной трети автобусных перевозок выполняется при финансовом участии международного капитала, а также производителей транспортных средств и топлива. При этом банковские структуры помимо получения льгот по налогообложению становятся финансовыми агентами.

Известны случаи ремуниципализации – возвращения приватизированных транспортных структур в полную государственную собственность. Чтобы государственные расходы соответствовали интересам общества Шотландии и Швейцарии проводят референдумы по финансовым вопросам, что приводит к перераспределению средств на дополнительное государственное финансирование общественного транспорта.

В ходе научных изысканий практик бюджетного финансирования (субсидирования) публичного (общественного) пассажирского транспорта в различных странах установлено, что, во-первых, отсутствуют универсальные и действенные инструменты экономически обоснованных его параметров.

Во-вторых, методическое обеспечение расчетов объемов субсидий и их эффективной имплементации является важным средством решения проблем дорожного движения многих государств.

Выполненное исследование практики бюджетного финансирования публичного пассажирского транспорта в различных странах позволяет заключить, что в Республики Беларусь назрела объективная необходимость разработки новой государственной стратегии в области субсидирования, усовершенствования законодательного обеспечения приоритетов и изменения подходов к моделированию инструментов его реализации, учитывая национальную специфику развития социально-ориентированной экономики.

При определении размеров бюджетного финансирования государственных пассажирских транспортных предприятий неизбежно возникает проблема обоснования запрашиваемых ими размеров бюджетных субсидий. Важно четко определить, что конкретно должно компенсироваться за счет средств государственного бюджета: покрытие расходов предприятий по перевозке льготников, выпадающих (неполученных) доходов от перевозок по регулируемым тарифам или покрытие убытков транспортных предприятий.

Поиск и обоснование методики экономически обоснованного возврата инвестиций в эксплуатацию транспорта государственных пассажирских организаций должен осуществляться исходя из развития сбалансированной мотивации взаимовыгодного бизнес-взаимодействия оператора и клиента-пассажира.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Таким образом можно заключить, что в теории принятия управленческих решений и аналитики эффективности транспортно-логистического бизнеса в сфере перевозки пассажиров необходимо использовать триаду: «экономическая эффективность/целесообразность», «техническая эффективность/целесообразность» и «социальная справедливость/целесообразность». деятельности транспортной

организации (предприятия), которая основана на рассмотрении предельной двойственной ее полезности. Главным показателем сравнительной экономической эффективности перевозки пассажиров является социально-маржинальный доход – разница между социально-рыночной выручкой и прямыми переменными и вмененными расходами транспортных предприятий. Этот индикатор следует использовать в качестве основного критерия при сравнении отдельных транспортных организаций или технологий оказания логистических услуг в сфере перевозки пассажиров.

ЛИТЕРАТУРА.

1. World Health Organization : [сайт]. – URL: https://www.who.int/health-topics/urban-health#tab=tab_1/ (дата обращения: 24.04.2024).

2. Жудро, М. К. Мехатроника как ключевой драйвер формирования гибких профессиональных экономических компетенций / М. К. Жудро // XXI Международная научно-техническая конференция «Наука – образованию, производству, экономике», Республика Беларусь, Минск, 23–24 марта 2023 г. / Белорусский национальный технический университет. – Минск : Четыре четверти, 2023. – С. 98–100.

3. Market Challenges Present Opportunities for Sales & Marketing : [сайт]. – URL: <https://www.ttnews-com.translate.google/articles/market-challenges-present-opportunities-sales-marketing/> / (дата обращения: 24.04.2024).

4. Rapid Transition Alliance : [сайт]. – URL: <https://rapidtransition.org/stories/free-public-transport-the-new-global-initiative-clearing-the-air-roads-and-helping-keep-climate-targets-on-track/> / (дата обращения: 24.04.2024).

5. PPPLRC : [сайт]. – URL: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/key-issues-ppps-poor/> (дата обращения: 24.04.2024).

6. Устойчивая городская мобильность: теория и практика развития / А. О. Лобашов [и др.]. – Вологда : Издательство «Инфра-Инженерия», 2023. – 236 с. – EDN ADEWPO.

7. Маршрутный транспорт городов Полоцка и Новополоцка: эффективность и тенденции развития / Д. В. Капский [и др.] ; Министерство образования Республики Беларусь, Полоцкий государственный университет. – Новополоцк : Учреждение образования «Полоцкий государственный университет имени Евфросинии Полоцкой» =

Установа адукацыі «Полацкі дзяржаўны ўніверсітэт імя Еўфрасінні Полацкай», 2021. – 306 с. – EDN GKLCNW.

8. Капский, Д. В. Проблемы городской логистики симбиотических городов / Д. В. Капский // Автомобильные перевозки и транспортная логистика: теория и практика : Сборник научных трудов кафедры «Организация перевозок и управление на транспорте» (с международным участием) / Под научной редакцией Е. Е. Витвицкого. – Омск : Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СибАДИ), 2021. – С. 37–43.

9. Капский, Д. В. Устойчивая логистика умных симбиотических городов / Д. В. Капский, С. В. Богданович // Проблемы безопасности на транспорте : материалы XI международной научно-практической конференции : в 2 ч., Гомель, 25–26 ноября 2021 года. – Гомель : УО «Белорусский государственный университет транспорта», 2021. – Ч. 1. – С. 22–24. – EDN AOLWKD.

Предоставлено 17.05.2024