

МЕХАНИЗМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Ромашева М.А.

**научный руководитель канд. экон. наук Северова М.О.
Сибирский государственный университет путей сообщения**

В современной России, экономика которой находится в стадии восстановления после кризиса, весьма актуальным является вопрос о выборе стратегических приоритетов развития страны. Несмотря на все существующие проблемы, ключевым направлением долгосрочной социально-экономической политики государства остается улучшение качества и уровня жизни населения, развитие территорий, выход российской экономики на траекторию устойчивого развития. В данном контексте проблемы регионального развития приобретают большое значение.

Государству необходимо проводить грамотную социальную политику, так как развитие экономики без обеспечения социальной защищенности граждан невозможно. По уровню жизни населения в 2012 году среди всех стран мира Россия находится на 66 месте. Такой мировой гигант по экономическим показателям как Китай, находится в данном рейтинге всего несколькими пунктами выше России, что вызвано низкими уровнем жизни населения. В связи с этим важно наряду с улучшением экономических показателей обеспечить рост благосостояния граждан.

Для граждан России свобода передвижения имеет большое значение, это связано с масштабами территорий, отдаленностью некоторых районов, сложными и разнообразными климатическими условиями и другими уникальными природными особенностями, которые не встречаются ни в одной другой стране. Безусловно, важно, в связи с этим наладить тесные связи между регионами страны для развития экономических взаимодействий, обмена и перераспределения трудовых ресурсов. Этим обосновывается необходимость развития системы пассажирских сообщений и снижения стоимости транспортных услуг.

К сожалению, без поддержки государства развитие эффективной системы пассажирского комплекса железнодорожного транспорта не представляется возможным. Даже в развитых странах пассажирский комплекс пользуется государственной поддержкой, и, не смотря на это, все равно остается убыточным. Прибыль пассажирские железнодорожные перевозки приносят только в Швейцарии и Японии. Однако, учитывая то, что данные страны используют наиболее передовые технологии, имеют густую транспортную сеть, небольшие расстояния перевозок и относительно высокие доходы населения их опыт не сможет быть всецело применен в условиях России.

На данный момент тарифы на пассажирские перевозки в плацкартных и общих вагонах утверждаются государством в лице Федеральной службы по тарифам с учётом социальной направленности этих перевозок ниже их себестоимости. По данным Министерства финансов пассажир в среднем платит 2/3 от себестоимости перевозки в дальнем следовании. Однако при существующей политике компенсации выпадающих доходов от перевозок пассажиров в регулируемом секторе в 2011г. выделялись субсидии в разы, превышающие предусмотренные в проекте федерального бюджета. В соответствии с этим государство проявляет инициативу сокращения объемов субсидирования для ОАО «РЖД». В Минфине предлагают компенсировать недостающие средства за счет увеличения тарифов для пассажиров в возрасте от 23 до 60 лет. В связи с этим, в прогнозе Министерства экономического развития говорится, что к 2015г. ежегодный рост тарифов на пассажирские железнодорожные перевозки составит 10%. По мнению

экспертов, это может привести к большому числу негативных последствий, таких как потеря конкурентных позиций на рынке транспортных услуг, снижение подвижности населения, снижение загрузки предприятий вагоностроительной отрасли, что в конечном итоге нанесет большой урон развитию экономики страны в целом.

Учитывая современный отечественный и зарубежный опыт реформирования пассажирских перевозок можно сделать вывод о том, что государственное финансирование железнодорожного пассажирского комплекса является важной составляющей обеспечения его рентабельности, однако при распределении субсидий, необходимо учитывать не только интересы социально незащищенных категорий граждан, но и региональную компоненту осуществляемых перевозок. Различие условий внутри страны обуславливает целесообразность распределения субсидий по «проблемным» направлениям и формирования тарифа на пассажирские перевозки с учетом нескольких наиболее важных региональных факторов таких как: уровень доходов и плотность населения, прожиточный минимум, транспортная обеспеченность и др. (таблица 1).

Таблица 1. – Показатели региональной «особенности».

Регион	Средне-душевые денежные доходы (в месяц), р.	Величина прожиточного минимума (в среднем на душу населения), р. в месяц	Обеспеченность населения железнодорожными путями, км/тыс чел.	Обеспеченность населения автодорогами, км/тыс чел.
Российская Федерация	20754,9	6209	0,37	4,3
Московская область	25604,5	6801	0,62	5,2
Волгоградская область	14519,4	5742	0,83	3,0
Свердловская область	24892,6	6513	0,65	8,7
Республика Саха (Якутия)	25616,9	10028	0,57	4,4
Новосибирская область	18244,1	6482	0,61	3,3
Кемеровская область	16666	5151	0,90	11,0
Красноярский край	20145,5	7028	0,61	14,9
Алтайский край	12499,9	5943	0,37	4,3

Формируя систему построения тарифа на пассажирские перевозки железнодорожным транспортом необходимо учитывать все приведенные выше факторы. На данный момент дотации государства, оказываемые регионам равноценны, однако, стратегия регионального развития государства должна быть дифференцирована по отношению к регионам, его образующим. Это обусловлено существенными различиями в области обеспеченности ресурсами, структуры хозяйства, достигнутого уровня развития различных сфер экономики. Субсидии, оказываемые государством пассажирскому комплексу железнодорожного транспорта в регионах должны быть адресными и учитывать разнообразие общих условий внутри страны. Для того чтобы быть более эффективными денежные потоки должны сосредотачиваться в регионах, где железнодорожный транспорт является единственно возможным, а уровень доходов населения ниже среднего. Осуществить это можно за счет сокращения государственной поддержки более развитых регионов, в которых развита конкуренция на рынке транспортных услуг.

Следует отметить, что только проявление заинтересованности всех участников перевозочного процесса, и их плодотворное взаимодействие сможет обеспечить положительный экономический эффект и взаимовыгодность.