

## **Выявление экономических интересов участников рынка транспортных услуг населению**

**Кулачинская А.Ю.**, ведущий специалист, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия

**Аннотация.** В данной работе поднимается проблема выявления экономических интересов участников рынка транспортных услуг населению, рассматриваются все участники рынка пассажирских перевозок через призму их экономических интересов, выделяются социально-экономические последствия тарифной политики на рынке транспортных услуг Санкт-Петербурга, а также обосновывается необходимость соблюдения баланса стоимости проезда и его качества.

**Ключевые слова:** экономические интересы, рынок транспортных услуг, пассажиры.

### **Identifying the economic interests of participants in the passenger transport market**

**Kulachinskaya A.U.**, Leading specialist,  
Peter the Great St.Petersburg Polytechnic University, St. Petersburg, Russia

**Annotation.** In this paper, the author raises the problem of identifying the economic interests of participants in the passenger transport market, examines all participants of the market through the prism of their economic interests, distinguishes the socio-economic consequences of the tariff policy in the passenger transport market of St. Petersburg and justifies the necessity of respecting the balance of the fare and its quality.

**Keywords:** economic interests, passenger transport market, passengers.

## **Введение**

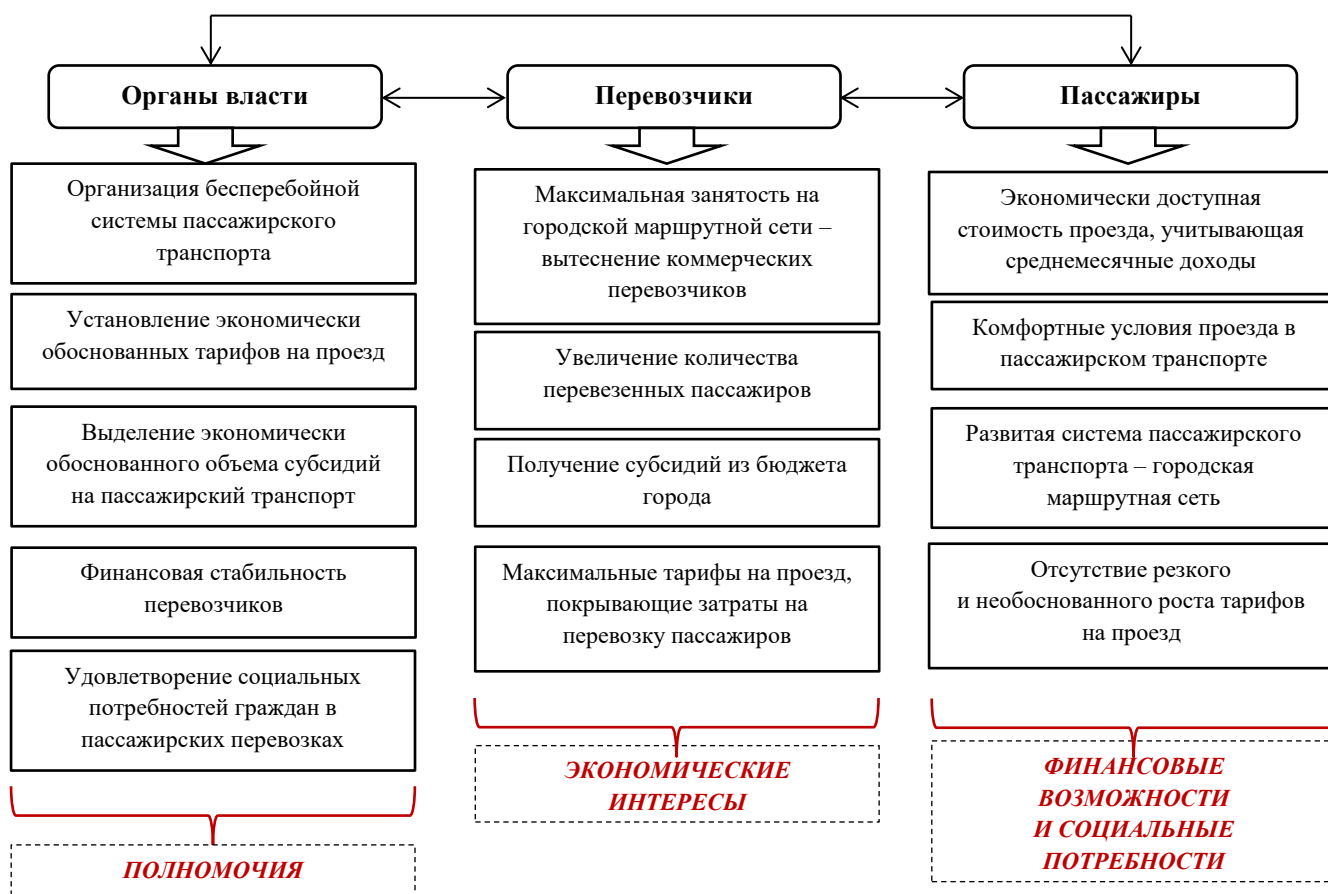
На регулирование тарифов на транспортные услуги населению оказывает влияние несколько сторон (участников): органы власти, отвечающие за эффективную и бесперебойную организацию пассажирских перевозок при минимальном использовании бюджетных средств; перевозчики, в чьи обязательства входит выполнение плана пассажирских перевозок, при максимальном получении от них выгоды; пассажиры, желающие осуществлять проезд в пассажирском транспорте в комфортных условиях за разумную стоимость.

У каждой из вышеперечисленных сторон свои цели, которые в нынешних условиях противоречат друг другу: уменьшение выделяемых субсидий на перевозку возможно только при установлении экономически обоснованных тарифов на проезд в пассажирском транспорте; установление тарифов ниже экономически обоснованных приведет к увеличению средств, выделяемых из бюджета Санкт-Петербурга. Таким образом, становится очевидным, что проблема выявления экономических интересов участников рынка транспортных услуг населению является актуальной и требующей различных подходов к решению.

## **Результаты исследования**

Анализ расходов перевозчиков, проведенный ранее [4], показал ежегодный рост расходов на перевозку и явное нежелание предприятий рынка транспортных услуг сокращать собственные издержки. Это напрямую влияет на убыточность пассажирских перевозок и, как следствие, необходимость выделения субсидий из бюджета города на покрытие разницы между расходами и доходами перевозчиков для поддержания их бесперебойной работы. При этом наблюдается стабильный рост тарифов на транспортные услуги населению, что непосредственно сказывается на пассажирах, которые ежегодно вынуждены пересматривать долю затрат на проезд, исходя из собственных доходов и предпочтений передвижения.

Таким образом, говоря об участниках рынка транспортных услуг населению, следует в первую очередь определить интересы каждого из них (рис.1).



**Рис. 1 – Интересы сторон рынка транспортных услуг населению**

На рисунке 1 отображены интересы каждого участника рынка транспортных услуг: органов власти, перевозчиков и пассажиров. Интересы органов власти формируются исходя из их полномочий, перевозчиков – исходя из их экономических интересов, а пассажиров – на основе их финансовых возможностей и социальных потребностей. Так, органы власти уполномочены организовывать бесперебойную работу пассажирского транспорта, устанавливать стоимость проезда, рассчитывать, согласовывать и выделять субсидии пассажирскому транспорту, контролировать и обеспечивать финансовую устойчивость перевозчиков как подведомственных учреждений и обеспечивать социально-экономическое развитие города, в том числе в рамках

пассажирских перевозок. Перевозчики, являясь предприятиями, преследуют свои цели, исходя из экономической составляющей своей деятельности: максимальный охват городских маршрутов и вытеснение коммерческих перевозчиков с рынка транспортных услуг населению, увеличение количества перевезенных пассажиров, получение финансовой поддержки от города в виде субсидий и перевозка пассажиров по максимальным тарифам, покрывающим затраты на перевозку. Пассажиры имеют следующие интересы: экономически доступная стоимость проезда, установленная с учетом среднемесячной заработной платы по городу, комфортные условия проезда, развитая система пассажирского транспорта и отсутствие резких скачков и необоснованной стоимости проезда. Обе стороны перевозок: органы власти и пассажиры имеют общую цель – экономически обоснованные тарифы, при этом перевозчики заинтересованы в максимальных тарифах и поэтому могут сознательно завышать собственные затраты на перевозку, которые учитываются при расчете стоимости проезда.

Так или иначе, существующая тарифная политика в Санкт-Петербурге имеет свои социально-экономические последствия, которые основаны на неудовлетворении потребностей и отсутствии учета интересов каждой из сторон перевозок. На основании вышеизложенного автором выделены социально-экономические последствия тарифной политики на рынке транспортных услуг Санкт-Петербурга (рис. 2).



**Рис. 2 – Социально-экономические последствия тарифной политики на рынке транспортных услуг Санкт-Петербурга**

Согласно информации, представленной на рисунке 2, каждая из сторон, участвующая в системе пассажирского транспорта, имеет ряд негативных последствий от проводимой тарифной политики в Санкт-Петербурге.

Так, органы власти, вынуждены согласовывать финансовые планы убыточных предприятий и выделять субсидии из бюджета города, что в свою очередь негативно влияет на социально-экономическое развитие города, так как бюджетные средства, которые могли бы быть направлены на решение других наиболее важных социальных проблем населения, направляются на поддержание финансового состояния перевозчиков.

Помимо этого, снижается уровень жизни населения за счет того, что жители города несут все большие ежемесячные расходы на транспорт, все это способствует росту негативных явлений и напряженности в обществе и, как следствие, недоверию населения к эффективности работы органов власти.

Перевозчики, являясь государственными предприятиями, несут убытки от перевозок, из-за чего вынуждены фактически сокращать собственные затраты и это напрямую влияет на качество оказываемых ими услуг. В данном случае коммерческие перевозчики, которые имеют куда более благоприятное финансовое положение, выступают активными конкурентами государственных перевозчиков, имея более комфортные условия перевозок за ту же стоимость проезда (по состоянию на 2018 и 2019 годы). В 2018 и 2019 годах стоимость проезда по коммерческим маршрутам равна стоимости проезда по маршрутам государственных перевозчиков. Более того, тарифы на проезд по коммерческим маршрутам в Санкт-Петербурге устанавливаются в виде предельных максимальных, что означает возможность коммерческих перевозчиков как снижать, так и завышать стоимость проезда, не превышая установленный органами власти уровень.

Такое положение дел благоприятствует эффекту замещения, когда жители города могут предпочесть проезд на более быстром коммерческом маршруте, нежели чем на социальном. Сегодня, по мнению автора, наблюдается ситуация, когда коммерческие перевозчики могут незначительно

снижать стоимость проезда на своих маршрутах, тем самым способствуя увеличению количества перевозимых пассажиров.

На сегодняшний день, по мнению автора, для сохранения лидирующего положения государственных перевозчиков на рынке транспортных услуг населению важно соблюдать баланс между стоимостью проезда и его качеством.

Пассажиры, являясь потребителями услуг пассажирского транспорта, первыми ощущают на себе снижение качества перевозок и одновременно рост стоимости проезда, что в итоге обуславливает ухудшение благосостояния в силу увеличения доли расходов на проезд. Из этого следует, что пассажиры стремятся не только к максимальной экономии своих денежных средств, но и к их разумному расходованию.

Потребитель транспортных услуг, как разумный человек, стремится получить максимальную полезность, то есть получить максимальное удовлетворение от приобретаемого товара или услуги, тем самым грамотно распорядившись собственными денежными доходами. По мнению автора, тут же следует отметить важность качества предоставляемых транспортных услуг, так как максимальная полезность в данном случае может выражаться именно в максимальном удовлетворении потребности пассажира в качестве перевозки. Так, одним из способов удовлетворения потребностей пассажиров и формирования привлекательного качества на рынке транспортных услуг населению в Санкт-Петербурге может являться «разработка тарифного меню, подразумевающего скидку на проезд при бесконтактной оплате поездки»<sup>1</sup> [2]. В современных экономических условиях разработка, внедрение и использование высоких технологий является явной чертой инновационной экономики [5] и зачастую имеет положительные отклики во всех отраслях, в том числе и в сфере услуг.

---

<sup>1</sup> Кулачинская А.Ю. Информационные технологии в городском пассажирском транспорте как инструмент повышения качества услуг // Инновационные кластеры цифровой экономики: драйверы развития Труды научно-практической конференции с международным участием. Под редакцией А.В. Бабкина. 2018. С. 405-411.

Также важно учитывать ограничения пассажиров в их финансовых средствах, которые они готовы потратить на транспортные услуги, так как в любом случае независимо от уровня дохода каждый человек имеет финансовые ограничения. Поэтому при установлении тарифов на транспортные услуги населению, являющиеся социально ориентированными, в первую очередь следует учитывать такой фактор, как финансовые возможности пассажиров, потому что «при расчёте тарифа учитывается общий плановый пассажиропоток за будущий календарный период»<sup>2</sup> [3].

Становится очевидным наличие у пассажиров психологического предела стоимости проезда в пассажирском транспорте, за который они готовы платить, исходя из полезности, которую они получают в процессе проезда, качества транспортных услуг и собственных бюджетных ограничений.

### **Заключение**

Автором данной работы выявлены экономические интересы участников процесса предоставления транспортных услуг на примере рынка транспортных услуг населению в Санкт-Петербурге, обнаружены противоречия экономических интересов всех участников пассажирских перевозок, а также выделены социально-экономические последствия тарифной политики и сделаны выводы о необходимости соблюдения баланса стоимости проезда и его качества.

Результаты проведенного исследования в полной мере позволяют сделать вывод о необходимости разработки организационно-экономического механизма развития регионального рынка транспортных услуг населению на основе учета их социальной значимости.

---

<sup>2</sup> Кулачинская, А.Ю. Методика расчета тарифов на проезд в городском транспорте / Кулачинская, А.Ю. // Мир транспорта. – 2018. – Т.16. – №3, с.110-121.

## **Библиографический список**

1. Игнатова Т.В., Аширова М.Н. Общественные блага и государственные услуги / Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 3: Экономика. Экология. 2015. № 2. С. 7-17.

2. Кулачинская А.Ю. Информационные технологии в городском пассажирском транспорте как инструмент повышения качества услуг // Инновационные кластеры цифровой экономики: драйверы развития Труды научно-практической конференции с международным участием. Под редакцией А.В. Бабкина. 2018. С. 405-411.

3. Кулачинская, А.Ю. Методика расчета тарифов на проезд в городском транспорте / Кулачинская, А.Ю. // Мир транспорта. – 2018. – Т.16. – №3. – с.110-121.

4. Кулачинская, А.Ю., Кудрявцева, Т.Ю. Анализ рынка услуг городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге / Кулачинская, А.Ю., Кудрявцева, Т.Ю. // Экономика и предпринимательство. – 2017. – №12-1 (89-1), с. 282-294.

5. Родионов Д.Г., Надежина О.С., Титаренко Д.С. Разработка модели адаптивного управления инновационной деятельностью предприятия / Родионов Д.Г., Надежина О.С., Титаренко Д.С. // Глобальный научный потенциал. 2016. № 9 (66). С. 84-92.

6. Федоров В.А. Городской пассажирский транспорт Санкт-Петербурга: политика, стратегия, экономика. СПб: «Принт», 2014. С. 88.

## **References**

1. Ignatova T.V., Ashirova M.N. Obshjestvennye blaga i gosudarstvennye uslugi / Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 3: Ekonomika. Ekologiya. 2015. № 2. P. 7-17.

2. Kulachinskaya A.U. Informacionnye tehnologii v gorodskom passazhirskom transporte kak instrument povysheniya kachestva uslug // Innovacionnye klasteri cifrovoi ekonomiki: draivery razvitiya. Trudy nauchno-



prakticheskoi konferencii s mezhdunarodnym uchastiem. Pod redakciei A.V. Babkina. 2018. P. 405-411.

3. Kulachinskaya A.U. Metodika rascheta tarifov na proezd v gorodskom transporte / Kulachinskaya, A.U. // Mir transporta. – 2018. – T.16. – №3, p.110-121.

4. Kulachinskaya A.U., Kudryavceva T.U. Analiz rynka uslug gorodskogo passazhirskogo transporta v Sankt-Peterburge / Kulachinskaya A.U., Kudryavceva T.U. // Ekonomika i predprinimatelstvo. – 2017. – №12-1 (89-1). – p. 282-294.

5. Rodionov D.G., Nadezhina O.S., Titarenko D.S. Razrabotka modeli adaptivnogo upravleniya innovacionnoi deyatel'nostiu predpriyatiya / Rodionov D.G., Nadezhina O.S., Titarenko D.S. // Globalnyi nauchniy potencial. 2016. №9 (66). P. 84-92.

6. Fedorov V.A. Gorodskoi passazhirskiy transport Sankt-Peterburga: politika, strategiya, ekonomika. SPb: «Print», 2014. P. 88.