

## **ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Ведущее положение на рынке пассажирских транспортных услуг принадлежит автомобильному транспорту. Предприятия пассажирского транспорта, осуществляющие социально значимые перевозки сегодня находятся в тяжелом финансово-экономическом положении, что вызвано отсутствием собственных финансовых средств, ограниченностью дотаций, выделяемых из республиканского бюджета. Положение, сложившееся на предприятиях общественного пассажирского транспорта, сейчас характеризуется ухудшением в большинстве районов и городов. Проведенный анализ деятельности транспортной организации КУП «Минсктранс», в состав которой входят 7 автотранспортных предприятий, осуществляющих городские автобусные перевозки, 6 предприятий, осуществляющие пригородные перевозки, 2 предприятия, осуществляющие междугородные перевозки, свидетельствует по-прежнему, о сложной финансовой ситуации. Число убыточных предприятий в 2004 году в процентах к общему их числу (14 предприятий) составило 100 %. К основным причинам такого положения можно отнести следующие:

- действующие тарифы не соответствуют необходимому уровню тарифов. Возмещение затрат собственными доходами при действующих тарифах для городских маршрутных автобусов составляет 74 %, для пригородных маршрутных автобусов – 58 %, для междугородних маршрутных автобусов – 80 %. Для ликвидации убытка необходима государственная финансовая поддержка транспорта, прежде всего, в осуществлении пригородных перевозок, имеющих большое социальное значение;

- действующая система предоставления и реализации льгот на проезд в пассажирском транспорте. Системы предоставления льгот населению и компенсации пассажирскому транспорту потерь доходов, связанных с льготным проездом, являются одной из актуальных и трудно решаемых проблем общественного транспорта. Потребность в изменении действующей системы предоставления и реализации льгот определяется тем, что предприятия транспорта и других отраслей должны находиться в равных условиях и в полной мере получать финансовые средства за выполненную работу и оказанные услуги;

- выпуск на маршруты транспортных средств, принадлежащих частным владельцам, осуществляющим перевозки пассажиров по лицензиям, поскольку это увеличивает долю льготников в общих объемах перевозок общественным транспортом, что приводит к увеличению относительных убытков предприятий;

- снижение качества транспортного обслуживания населения;

- несовершенство законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей работу предприятий ОПП и всей системы учета и отчетности;
- постоянное повышение цен на все виды транспортных средств, топливо и энергию, запасные части и материалы и как следствие – рост эксплуатационных затрат на перевозки;
- высокий процент износа транспортных средств. Несмотря на частичное обновление автопарка, износ транспортных средств, осуществляющих городские перевозки, составил 51 %, пригородные – 66 %, междугородные – 75 %;
- отсутствует заинтересованность предприятий транспорта в снижении себестоимости перевозок, в частности за счет сокращения управленческих и накладных расходов.

Состав затрат, включаемых в себестоимость перевозок регламентируется Положением о порядке формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом в Республике Беларусь, утвержденным Министерством экономики РБ и Министерством транспорта и коммуникаций РБ постановлением № 74/8 от 12 апреля 2001 г.

Анализ структуры затрат на КУП «Минсктранс» показал, что наибольший удельный вес составляет заработная плата (30 %), расходы на топливо, горюче-смазочные материалы, запасные части (28 %), общехозяйственные расходы (22 %). Анализируя сложившуюся ситуацию, необходимо отметить, что тарифы на перевозку пассажиров в 2004 г. возросли по сравнению с 2003 годом на 38 %. Это вызвано сокращением объемов перевозок и списочного подвижного состава, ухудшением его технического состояния, удорожанием стоимости ремонта, продукции, потребляемого транспортом, в частности материально-технических ресурсов.

К основным направлениям повышения эффективности функционирования и развития общественного пассажирского транспорта можно отнести:

- замена системы льготного пользования пассажирским транспортом предоставлением компенсационных выплат гражданам, имеющим право на указанные льготы;
- поэтапное приближение величины проездных тарифов к уровню общественно необходимых издержек, обеспечивающему покрытие текущих эксплуатационных затрат;
- расширение использования и совершенствования механизмов привлечения инвестиций на приобретение новых транспортных средств;
- разработка и внедрение льготной системы налогообложения общественного пассажирского транспорта;
- при регулировании тарифов на перевозки пассажиров в дальнем сообщении следует исходить из возможности конкуренции между видами транспорта. Целесообразно в большей мере дифференцировать плату за проезд пассажиров в зависимости от предоставляемых удобств;
- в целях сглаживания неравномерности пассажирских перевозок в дальнем сообщении целесообразно шире использовать тарифные меры по регулированию спроса на эти перевозки по периодам года.