

Проблемы финансирования городского пассажирского транспорта

Черных О.В.

Белорусский национальный технический университет

Затраты на содержание общественного транспорта в городе постоянно возрастают, что обусловлено следующими причинами:

- постоянно растут цены на все виды топлива, энергию, запасные части и, как следствие, растет себестоимость перевозок;
- стареющий парк транспортных средств требует все больших затрат на ремонт и эксплуатацию;
- увеличивается число категорий и количество физических лиц, имеющих право на бесплатный проезд или льготную оплату;
- не практикуется конкурсная система предоставления прав для работы на маршрутах по муниципальному заказу;
- нет заинтересованности в снижении себестоимости перевозок, в частности, за счет сокращения управленческих и всех видов накладных расходов.

Основная причина низкой эффективности ГОПТ связана, на наш взгляд, с принятой системой дотаций, основанной на компенсации убытков. Такая система не заинтересовывает владельца пассажирского транспорта в повышении объемов и качества перевозок и подавляет конкуренцию на рынке транспортных услуг. Очевидно, что и в отдаленной перспективе без дотаций ГОПТ существовать не сможет, и дотации — это обычный способ стимулировать перевозки общественным транспортом.

Основными источниками финансирования ГОПТ являются доходы от реализации билетной продукции и средства бюджета. Доля бюджетных средств в финансировании ГОПТ постоянно снижается, тарифы на перевозку возрастают, что при росте цен на другие виды услуг, в частности жилищно-коммунальных, ведет к снижению уровня жизни населения и росту неплатежей населения за проезд. Так, если в 1999 году за счет тарифов покрывалось 27,3% затрат, то в соответствии с законом Республики Беларусь «О бюджете Республики Беларусь на 2004 год» из столичного бюджета должно быть профинансировано до 50% затрат на перевозки ГОПТ в городе Минске. Бюджетное плани-

рование и согласование уровня издержек на перевозки в городской администрации осуществляются, главным образом, исходя из возможностей бюджета, а не потребности транспорта.

Одной из основных причин сложного финансового положения предприятий ГОПТ является неполная компенсация затрат от перевозки льготированных категорий граждан. В настоящее время в городе Минске, среди 1,7 млн. населения, 963 тыс. человек имеют право на льготный проезд в общественном транспорте. Из 207 тыс. человек, совершающих поездки в городском пассажирском транспорте бесплатно, 120 тыс. составляют лица, «имеющие спецзнак». В этой связи необходимо упорядочить и сократить перечень категорий граждан, пользующихся в настоящее время льготами.

Еще одной причиной сложного финансового положения являются налоги. Транспортные предприятия уплачивают налоги на заработную плату, налог на недвижимость и экологический налог, отчисления в республиканский фонд поддержки производителей сельскохозяйственной продукции и налог с пользователей автомобильных дорог в размере 3% от выручки, полученной от реализации билетной продукции и в местный фонд стабилизации экономики производителей сельскохозяйственной продукции и жилищно-инвестиционный фонд в размере 1,15%. Налоговые платежи, которые вносят в бюджет предприятия ГОПТ (работающие себе в убыток), выглядят неправомерными, т.к. в основном налогооблагаемой базой является выручка от реализации, а не валовая прибыль. Вызывает сомнения целесообразность поддержки одних дотируемых отраслей (сельского и жилищно-коммунального хозяйства) за счет других дотируемых отраслей, в частности — транспорта. Фактически это означает многократное перераспределение бюджетных средств, что вызывает дополнительные расходы на обслуживание финансовых потоков. Кроме того, отчисления в республиканские фонды, означают перераспределение средств из городского бюджета в республиканский. Было бы целесообразным пересмотреть порядок налогообложения предприятий ГОПТ, в частности, освободить от налогов, уплачиваемых с выручки от реализации билетной продукции. Уменьшение налоговой нагрузки на предприятия общественного городского пассажирского автотранспорта

позволят сократить убытки ГОПТ и тем самым снизить размер бюджетных субсидий.

Для обеспечения устойчивого и стабильного источника финансирования городского общественного пассажирского транспорта в 1997 году был введен транспортный сбор. В настоящее время эти средства являются практически единственным источником обновления подвижного состава. Однако в проекте Налогового кодекса Республики Беларусь транспортный сбор не предусмотрен. Его отмена потребует поиска альтернативных источников финансирования транспортного обслуживания в городе Минске.

За рубежом более распространенной практикой является направление на финансирование транспорта части налогов от продажи автомобильного топлива и плата за проезд и парковку. В данном случае происходит перераспределение средств от частного транспорта к общественному. Формирование средств на развитие ГОПТ за счет этих платежей представляется возможным не только для города Минска, но и для всей республики.

Следующим шагом могло бы стать привлечение к выполнению городского заказа на перевозки пассажиров негосударственных операторов на конкурсной основе. Обеспечение равного доступа к государственной поддержке всех операторов, привлекаемых к выполнению муниципального заказа, независимо от их организационно-правовой формы, способствовало бы формированию конкурентной среды на транспорте. Зарубежная практика показывает, что партнерство государственного и частного сектора позволяет получать средства сверх того, что может предоставить государственный бюджет.

Что касается действующей в настоящее время системы контроля на линии, то она недостаточно эффективна. Упрощению процедуры контроля и повышению ее качества позволило бы введение электронного компостера.