

- проблемы акционирования унитарных предприятий и вытекающие отсюда вопросы использования специфических прав государства по управлению акционерными обществами (участие в капитале и «золотая акция»);
- недостатки права хозяйственного ведения.

Ужесточение контроля над деятельностью самих учреждений и их руководителей.

Исходя из того, что в ближайшем будущем государственные унитарные предприятия останутся составной частью экономики Беларуси, в концепции предусматривалась разработка целого комплекса мер по регистрации государством реализации этого права хозяйствующими субъектами на основе построения системы взаимоотношений с их руководителями, стимулирующей эффективную деятельность последних в интересах собственника и непосредственное управление государственными органами и соответствующим имуществом.

УДК 656.13:658(476)

РАЗВИТИЕ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКОГО АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ РЫНКА

Антюшеня В.Д.

БелНИИТ «Транстехника»

Минск, Беларусь

Несмотря на изменение социально-экономических условий в республике, основные механизмы функционирования общественного пассажирского транспорта фундаментальных реформ не претерпели.

Существующая маршрутная сеть республики, обслуживаемая предприятиями подведомственными Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и ТКУП «Минспассажиравтотранс», включает 4060 регулярных автобусных маршрутов: 794 городских, 2663 пригородных, 532 междугородных и 71 международных.

Доля городских маршрутов составляет всего 19,55%, пригородных — 65,6%, междугородных — 13,1%, международных — 1,75%.

Ежедневно для перевозок пассажиров в республике используется 4357 автобусов, которыми выполняется 50168 рейсов и перевозится около 4,2 млн. пассажиров.

Обслуживание пассажиров пригородного, междугородного и международного сообщений осуществляется на 244 международного сообщений осу-

ществуется на 244 пассажирских терминалах, из которых 35 имеют статус автовокзала, 101 — автостанции и 108 — автокабсы.

Доминирующее положение в обслуживании маршрутной сети занимают автотранспортные организации Минтранса, на долю которых приходится 76,0% объема перевозок и около 79,0% пассажирооборота.

В основе построения и функционирования общественного пассажирского транспорта должно быть обеспечение интересов пассажиров, исходя из единых нормативных и законодательных основ, регулирующих все взаимоотношения транспортников с заказчиками и потребителями услуг. При общей системе свободного ценообразования на услуги в сфере общественного транспорта тарифы регулируются местными органами власти. При этом государство, защищая интересы наименее обеспеченных слоев населения, должно способствовать ограничению роста тарифов.

Из-за старения парка транспортных средств, роста цен на топливо и запасные части, затрат на техническое обслуживание и ремонт, увеличения количества пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда (льготников) возрастает и потребность в бюджетных субсидиях для возмещения этих затрат общественного пассажирского транспорта. Отсутствие договорной системы взаимоотношений между местными властями (заказчиками) и перевозчиками ослабляет у предприятий интерес к снижению затрат и себестоимости перевозок.

Наибольшие проблемы в транспортном обслуживании населения возникают при городских автобусных перевозках. Их доля в общем объеме перевозок пассажиров по регулярным маршрутам в городском сообщении составляет в среднем по республике 53,0%, а в городах, где имеется электрический транспорт (трамвай, троллейбус) 40,4%.

Старение автобусного парка повлекло снижение качества транспортно-обслуживания пассажиров на этих перевозках:

- увеличились интервалы движения, даже в часы «пик» время ожидания автобусов пассажирами достигает 15-20 мин., что в 3-5 раз превышает ранее действовавшие нормативы;

- средняя наполняемость салонов автобусов возросла на 20-25% и в часы «пик» достигает своего физического предела, что не обеспечивает даже минимального уровня качества услуг; а также комфортабельности и безопасности поездки.

В последние несколько лет на городских маршрутах большинства городов стали широко применяться автобусы малой вместимости, принадлежащие, в основном, индивидуальным предпринимателям, стоимость проезда в которых, как правило, в крупных городах значительно выше (в 3-5 раз) фиксированного уровня тарифа на проезд в городском транспорте.

Принятые администрациями таких городов решения о развитии регулярных перевозок микроавтобусами свидетельствуют о выборе иных приоритетов, нежелании, а может и неумении, должным образом решать вопросы транспортного обслуживания населения. Ведь совершенно очевидно, что использовать на пассажирских маршрутах 7-8 микроавтобусов вместо одного автобуса средней вместимости (например, типа «МАЗ») экономически неоправданно. Такой подход, к организации пассажирских перевозок в больших городах противоречит мировой практике. Кроме того, отсутствие расписания движения микроавтобусов на остановках не гарантирует качество обслуживания пассажиров.

Основные «болевые» точки общественного пассажирского транспорта обусловлены экономическими проблемами отрасли, напряженным финансовым состоянием большинства пассажирских предприятий, отсутствие в бюджете необходимых средств для полной компенсации убытков от перевозок «льготников». Ситуация осложняется из-за несовершенства нормативно-законодательной базы, системы учета и отчетности.

Положение, сложившееся на общественном пассажирском транспорте, в последние годы характеризуется ухудшением транспортного обслуживания населения вследствие закрытия многих маршрутов, особенно автобусных, увеличения интервалов движения транспортных средств, ухудшением их технического состояния. Продолжается рост тарифов, увеличивается доля коммерческих рейсов, что приводит к увеличению транспортных расходов населения.

Главные причины такого положения следующие:

- постоянное повышение цен на все виды транспортных средств, топлива и энергию, запасные части и материалы, и как следствие, рост затрат предприятий и себестоимости перевозок;
- увеличение числа категорий и количества, физических лиц, имеющих право на бесплатный проезд или его льготную оплату;
- отсутствие необходимой законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей многие стороны деятельности общественного пассажирского транспорта, несовершенная система учета и отчетности в предприятиях, что обуславливает низкую достоверность ряда данных об их доходах и расходах, себестоимости перевозок и других показателей.

Выделяемые предприятиям дотации для покрытия убытков, связанных с обслуживанием «льготников» и нерентабельных маршрутов, определяются не по нормативам, а по «возможности». Как правило, реально выделяемые суммы дотаций не превышают 50-70% от действительно необходимых, определяемых реальными убытками. Часть выручки от сбора платы за проезд

часто не попадает в доходы предприятий, нет особой заинтересованности последних в снижении себестоимости перевозок, в частности, за счет сокращения управленческих и всех накладных расходов. При этом объемы выполняемых технических воздействий, необходимых для поддержания минимального уровня необходимого технического состояния транспортных средств, обычно намного меньше нормативных, а тем более определяемых условиями безопасности, экономичности, другими требованиями.

В связи с этим и в объективно существующих условиях резкого ослабления инвестиционной деятельности, в первую очередь в части приобретения подвижного состава, невозможности из-за отсутствия средств, оптимизировать структуру парка в соответствии с характеристиками пассажиропотоков и особенностями маршрутов, уровень технического состояния транспортных средств интенсивно снижается, со всеми вытекающими отсюда последствиями, имеется и ряд других причин, обостряющих ситуацию на общественном пассажирском транспорте.

Для коренного улучшения положения дел на пассажирском транспорте или хотя бы снижения остроты проблемы необходимо на основе системного подхода осуществить комплекс мероприятий.

В первую очередь провести реформирование организационно-финансового механизма, осуществить переход на нормативные методы взаимоотношений заказчика и перевозчика, обязательное выполнение договорных процедур.

В последние годы проблема «льготников» выявляется как одна из наиболее острых. Для транспортников это обусловлено увеличением численности лиц, пользующихся льготами, многократным ростом тарифов и, как следствие, доли так называемых «зайцев».

Решить эту проблему можно путем совершенствования действующей системы возмещения расходов предприятий по обслуживанию льготников и всех элементов механизма выделения дотаций. Осуществление этого направления требует перехода на использование нормативных методов определения затрат предприятий по обслуживанию маршрутной сети, нормативов возмещения расходов на льготников и перевозки на планомерно нерентабельных (убыточных) маршрутах.

Таким образом, представляется, что поиск и осуществление нетрадиционных подходов, базирующихся, в первую очередь, на нормативных методах и использующих выгодные для всех сторон формы взаимоотношений, могут существенно облегчить решения некоторых непростых задач улучшения работы общественного пассажирского транспорта.