

институциональных рисков на деятельность предприятия с целью планирования их воздействия в будущем.

Главным способом уменьшения институциональных рисков является продуманная государственная политика, направленная на как можно более быстрое завершение институциональных преобразований, а также создание системы правительственных гарантий. Это является насущной государственной проблемой, так как отсутствие институциональных рисков делает страну привлекательной для потенциальных инвесторов.

*Л.В. Невар*

БФ БГЭУ (Бобруйск)

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Стабильная и эффективная работа транспортного комплекса является важнейшим условием жизнеобеспечения многоотраслевой экономики и реализации основных направлений программы социально-экономического развития Республики Беларусь. Несмотря на объективные трудности современного развития, транспорт обеспечивает потребности субъектов хозяйствования и населения в перевозках. Однако в последнее десятилетие он столкнулся с рядом проблем.

В последние годы вопросы улучшения работы предприятий пассажирского транспорта и его развития оказались в центре внимания органов различного уровня управления республики, что находит отражение в соответствующих нормативно-законодательных документах. Однако пока они не дали нужного экономического эффекта, поскольку не отвечают новым условиям хозяйствования. Предприятия пассажирского транспорта, осуществляющие социально значимые перевозки, сегодня находятся в тяжелом финансово-экономическом положении, что вызвано отсутствием собственных средств, ограниченностью дотаций, выделяемых из республиканского бюджета.

Положение, сложившееся на предприятиях общественного пассажирского транспорта, характеризуется ухудшением в большинстве районов и городов. К основным причинам такого положения можно отнести:

- увеличение числа категорий и количества физических лиц, имеющих право на бесплатный проезд или его льготную оплату. Постоянное увеличение категорий граждан, которым предоставляются льготы, приводит предприятия пассажирского транспорта к значительным убыткам, резко ухудшает их финансовое положение и обуславливает рост стоимости оплачиваемого проезда;
- действующие тарифы не соответствуют необходимому их уровню, поэтому уровень возмещения эксплуатационных расходов предпри-

ятий доходами, получаемыми от реализации проездных билетов, составляет в среднем 70 %. Для ликвидации убытка необходима государственная финансовая поддержка транспорта, прежде всего — в осуществлении пригородных перевозок, имеющих большое социальное значение;

- 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;

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

- снижение качества транспортного обслуживания населения;

- несовершенство законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей работу предприятий общественного пассажирского транспорта;

- отсутствие заинтересованности предприятий транспорта в снижении себестоимости перевозок, в частности, за счет сокращения управленческих и накладных расходов.

Проведенный анализ функционирования и развития городского пассажирского транспорта в нашей республике дает основание сделать вывод о том, что действующая система предоставления и реализации льгот на проезд в пассажирском транспорте требует совершенствования. В автомобильном транспорте — 5,2 млн льготников. 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.

В связи с вышеизложенным, к основным направлениям повышения эффективности функционирования и развития общественного пассажирского транспорта можно отнести:

- упорядочение системы льготного и бесплатного проезда на общественном пассажирском транспорте, так как действующую систему реализации льгот на проезд в пассажирском транспорте необходимо совершенствовать. Целесообразно заменить систему 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;
- разработку 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 смягчения неравномерности пассажирских перевозок в дальнем сообщении целесообразно шире использовать тарифные меры по регулированию спроса на эти перевозки по периодам года.

***В.В. Ожигина***

БГЭУ (Минск)

## **РАЗВИТИЕ ИНСТИТУТОВ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ С УЧАСТИЕМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

В мировой экономике, по данным ВТО, действует около 190 региональных объединений. Сравнительно недавно появились “асимметричные” объединения — между развивающимися и промышленно развитыми странами (НАФТА, АТЭС), странами с переходной экономикой и промышленно развитыми (ЕС). Они позволяют развивать взаимовыгодное сотрудничество, основанное на рыночных началах, и, как правило, являются более эффективными, чем объединения стран одинакового уровня развития.

На постсоветском пространстве международная интеграция принимает специфические формы. Это интеграция не вполне рыночных национальных хозяйств, несопоставимых по уровню экономического развития с промышленно развитыми странами, эффективность которой не в последнюю очередь зависит от характера сформировавшихся институтов региональной интеграции.

Как известно, региональная экономическая интеграция развивается на нескольких взаимосвязанных уровнях — микро, макро и институциональном. Последний уровень интеграции представляет собой институты национальные, региональной интеграции и систему отношений микро- и макроэкономических субъектов по поводу сближения, гармонизации, унификации, слияния, устранения национальных институтов, создания и поддержания институтов региональной интеграции. При этом под институтами региональной интеграции понимаются правила и механизмы, обеспечивающие их выполнение, нормы поведения, определяющие формы и границы интеграционных отношений (национальные, межгосударственные и наднациональные органы власти, их экономическая политика, финансовые институты, институт соб-