

СЕКЦИЯ 3

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ФИНАНСОВОГО МЕХАНИЗМА

Е.С. Андриянова
БГЭУ (Минск)

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Транспорт — одна из базовых отраслей национальной экономики страны. Одной из приоритетных целей государства является создание транспортной системы, конкурентоспособной на внешнем рынке, через развитие транспортных коммуникаций и инфраструктурных объектов, замену физически и морально устаревших средств на новые поколения с качественно новыми эксплуатационными характеристиками, повышение эффективности системы товародвижения для снижения удельных транспортных издержек в себестоимости перевозимых грузов.

Государственная поддержка автомобильного транспорта общего пользования осуществляется как комплекс дотационных, инвестиционных, таможенных, налоговых и иных мер, стимулирующих автомобильных перевозчиков к выполнению определенных видов автомобильных перевозок, и направлена на обеспечение выполнения социально значимых перевозок (преимущественно пассажирских) развитие коммуникаций автомобильного транспорта для передвижения людей, улучшение условий работы автомобильных перевозчиков.

Основными причинами, сдерживающими развитие автомобильных перевозок пассажиров, являются: 1) превышение затрат на перевозки пассажиров на пригородных и городских маршрутах над доходами, полученными от их обслуживания; 2) несовершенство тарифной политики.

Необходимо отметить и высокую степень износа подвижного состава, несовершенство системы контроля за выполнением автомобильных перевозок пассажиров и низкий уровень штрафных санкций за безбилетный проезд.

В 2006 г. из местных бюджетов организациям Министерства транспорта и коммуникаций и КУП «Минсктранс» в виде субсидий на городские и пригородные перевозки было выделено около 130,8 млрд р. При этом возмещение затрат организаций Минтранс собственными доходами по сравнению с 2000 г. увеличилось по пригородным перевозкам с 42,3 до 64 % (или на 21,7 процентных пункта), по городским — с 41,4 до 70,1 % (или на 28,7 процентных пункта).

Низкая окупаемость пассажирских автомобильных перевозок обусловлена высоким уровнем эксплуатационных расходов, а также отсутствием действенного механизма компенсации потерь доходов от предоставления услуг по перевозке людей, использующихся всевозможными льготами.

Повышение окупаемости автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении возможно за счет упорядочения льгот на проезд и совершенствования тарифной политики. Тарифы на проезд в автомобильном транспорте должны обеспечить социально необходимый уровень подвижности населения независимо от места его проживания и дальности от «центра». В конкретных условиях функционирования пассажирского транспорта очевидно, что компенсация потерь доходов от предоставления услуг по перевозке пассажиров льготных категорий в ближайшей перспективе должна осуществляться за счет средств бюджетов и постоянного мониторинга пассажиропотоков. Только постоянный мониторинг может ответить на многие вопросы, в том числе связанные с определением и введением новых маршрутов (даже закрытием некоторых из них), определением объемов перевозок, количества и типа подвижного состава, обеспечением достоверного планирования выручки от работы транспорта.

Объемы финансовых средств, планируемых на возмещение затрат организацией автомобильного транспорта от перевозок пассажиров городским и пригородным транспортом, уточняются ежегодно с учетом достижения выхода на безубыточную работу автомобильного пассажирского транспорта.

Приоритетным направлением развития транспорта является создание совместно с Российской Федерацией единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в рамках Содружества Независимых Государств, ЕврАзЭС и Союзного государства.

Уделяется внимание интеграции транспортного комплекса в международную транспортную систему, формирование на территории Беларуси конкурентоспособных международных коридоров с максимальным использованием географического положения и транзитных возможностей республики.

Рассматривается обеспечение темпов роста услуг автомобильного, трамвайного, троллейбусного и других видов транспорта за счет упорядочения категорий лиц, имеющих право на льготный и бесплатный проезд, с учетом повышения жизненного уровня населения.

Таким образом, в механизме государственного регулирования развития транспорта важное место занимает повышение его конкурентоспособности на внутреннем и международном рынках. Сюда относятся инвестиции, развитие экспортных сфер и услуг, дотации, субсидии, кредиты. Кроме прямого, используются средства косвенного воздействия посредством налоговой и амортизационной политики. Из этого следует вывод о том, что государство через финансовые рычаги воздействует на формирование транспорта и его инфраструктуру.

БДЭУ. Беларускі дзяржаўны эканамічны ўніверсітэт. Бібліятэка.

БГЭУ. Белорусский государственный экономический университет. Библиотека.°

BSEU. Belarus State Economic University. Library.

<http://www.bseu.by> elib@bseu.by