

## ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ГОРОДСКОМ СООБЩЕНИИ

Яковенко О.А., Тозик А.А.

Белорусский национальный технический университет

В условиях перехода к рыночным отношениям вопросы ценообразования на современном этапе развития, характеризующимся усилением роли экономических рычагов в управлении производством, приобретают все большее значение.

Одной из наиболее сложных проблем является последовательное создание эффективной системы регулирования уровня тарифов (цен) на перевозки и услуги транспорта.

Тарифы являются составной частью затрат всех видов продукции и поэтому влияют на уровень цен. Влияние это носит взаимный характер, потому что продукция многих отраслей потребляется транспортом, и стоимость данной продукции входит в транспортные расходы, то есть в тарифы.

Актуальность данной работы заключается в том, что тарифы на услуги автомобильного транспорта должны обеспечивать не только расширенное воспроизводство транспортных предприятий, но и способствовать минимизации затрат других отраслей национальной экономики и населения республики на перемещение грузов и людей в пространстве.

Государственную политику в области ценообразования в соответствии с Конституцией Республики Беларусь определяет Президент Республики Беларусь. Правовая база в области ценообразования определяется законами, законодательными и нормативными актами Республики Беларусь: законами Республики Беларусь "О ценообразовании", "О предприятии" и др. Законом Республики Беларусь "О ценообразовании" регламентируется сфера применения свободного и регулируемого ценообразования, полномочия государственных органов, права, обязанности и ответственность субъектов в области ценообразования.

При формировании цен включение затрат в себестоимость регламентируется Основными положениями по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг).

Транспортный комплекс входит в состав производственной инфраструктуры. Ведущую роль в транспортном комплексе играет автомобильный транспорт. На его долю приходится более 84% общего объема грузовых и около 54% пассажирских перевозок всеми видами транспорта.

*Тарифами* называются цены, устанавливаемые не на продукцию, а на различного рода производственные и непроизводственные услуги (транспортные, связи, коммунальные, бытовые и др.).

*Транспортные тарифы* являются ценами на перевозку грузов, пассажиров и багажа. Они включают в себя также сборы за различные услуги, которые предоставляются предприятиями транспорта заказчиком и пассажирам при организации и осуществлении перевозочного процесса.

Специфика транспортных тарифов заключается прежде всего в том, что они устанавливаются на продукцию, которая не имеет вещественной формы. Транспорт лишь доставляет определенные потребительские стоимости к поку-

пателю или перемещает пассажиров в пространстве, не меняя их состава, объема. При этом процесс производства транспортных услуг совпадает с процессом их потребления. Поэтому под продукцией автомобильного транспорта понимается сама работа, связанная с перемещением грузов и пассажиров.

Среди всех тарифов наибольшей степенью свободы и гибкости отличаются тарифы на автомобильные перевозки. На автомобильном транспорте тарифы на перевозку грузов построены на основе тех же общих принципов ценообразования, что и на продукцию других отраслей экономики.

В соответствии с общими правилами формирования цен транспортный тариф состоит из себестоимости перевозок, прибыли, установленных налогов и неналоговых отчислений. Поскольку преобладающим подходом в формировании тарифов является затратный, себестоимость транспортных услуг представляет собой исходную расчетную базу при определении тарифов. На перевозку пассажиров автобусами и легковыми автомобилями-такси тарифы построены на тех же принципах, что и тарифы на перевозку грузов. Только они не зависят от вместимости автобусов и моделей легковых автомобилей.

Финансовое положение автопредприятий, осуществляющих перевозку пассажиров автобусами остается сложным. Анализ работы предприятий пассажирского транспорта (УП «Минскпассажиравтотранс», РАТУП «Витебскоблавтотранс», РУТП «Брестгрузавтосервис»), осуществляющих городские пассажирские перевозки, показал, что предприятия убыточны. Для того, чтобы они были безубыточными необходимо выполнение закона «О бюджете». Для рентабельной работы предприятия необходимо при расчете тарифа закладывать в него рентабельность и рассчитывать с учетом уровня роста инфляции. И, конечно же, для эффективной работы предприятия необходимо снижать себестоимость.

В данное время на предприятиях автомобильного транспорта применяется затратный метод расчета тарифов. На основании показателей по УП «Минскпассажиравтотранс», РАТУП «Витебскоблавтотранс», РУТП «Брестгрузавтосервис» проведен расчет необходимого уровня тарифа в первом случае при заложенной рентабельности в 10%, во втором – при рентабельности равной 0, в третьем – при субсидиях равных 0. Таким образом, можно проследить влияние этих параметров на уровень тарифа.

Проведенный анализ финансово-хозяйственной деятельности и расчет уровня тарифа показали, что эффективность работы предприятия на прямую зависит от уровня тарифа и его способности возмещать затраты. Сегодня абсолютно ясно, что существующий уровень тарифа недостаточен и для нормальной работы организаций необходимо его повышение. В настоящее время все виды пассажирских автобусных перевозок (кроме заказных) убыточны, рост тарифов не превышал увеличения их себестоимости. Такое финансовое положение авто-транспортных организаций, осуществляющих перевозку пассажиров автобусами в городском, пригородном и междугородном сообщениях, вызвано постоянным опережающим ростом расходов над доходами, сдерживанием роста тарифов государственными органами управления, отсутствием механизма компенсации потерь доходов предприятий транспорта от предоставления права на

льготный или бесплатный проезд льготным категориям пассажиров. Уровень тарифов не обеспечивает возможности проведения самостоятельной инвестиционной политики предприятиями пассажирского автотранспорта. В тоже время для них характерен высокий уровень износа основных производственных фондов. В связи со сложным финансовым положением предприятий пассажирского автотранспорта остается на низком уровне качество обслуживания пассажиров.

Проведенное исследование позволяет определить пути дальнейшего совершенствования тарифной политики на автомобильном транспорте республики. Это может быть реализовано по следующим направлениям:

- формирования тарифов с учетом покрытия эксплуатационных затрат и размера прибыли необходимого для регулирования тарифов органами государственного управления, за счет соответствующих бюджетов;
- пересмотра порядка реализации права на льготный проезд отдельными категориями населения республики с целью компенсации потерь доходов транспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки;
- пересмотра налоговой нагрузки на предприятия автомобильного транспорта
- установления договорных отношений между местными исполнительными органами и автопредприятиями на транспортное обслуживание населения в городском и пригородном автобусном сообщении с установлением порядка расчетов за выполненную транспортную работу;
- введения в действие дополнительно к существующим новых разновидностей проездных билетов.