

$$\dot{X} = m * (N - X) - b * X * Z$$

$$\dot{Y} = b * X * Z - (m + a) * Y$$

$$\dot{Z} = a * Y - (m + g) * Z$$

$$\dot{W} = g * Z - m * W$$

где  $N$  – общее число работающих,  $X$  – число бюрократов,  $Y$  – предприниматели, только занявшиеся бизнесом,  $Z$  – предприниматели, уверенные в своем деле,  $W$  – работники бюджетной сферы.

Модель позволяет описывать динамику перераспределения численности социальных групп бюрократов, работников бюджетной сферы и предпринимателей в переходном обществе. При переходе системы от командно-административной экономики к рыночной происходит накопление предпринимательских ресурсов, что и подтверждает предлагаемая модель.

Обе рассматриваемые модели описывают динамику социокультурных процессов в экономической системе с различных сторон. Но они не достаточно масштабно рассматривают развитие экономики. Поэтому необходимо создание многоаспектной нелинейной модели развития страны. Концепция модели предполагает рассмотрение развития социально-экономической системы Беларуси в состоянии «социалистическая экономика – переходная экономика – экономика эффективного управления» и исследование трансформационных процессов в зависимости от управляющих воздействий.

Моделирование СЭР является многоаспектной задачей, включающей в себя не только моделирование производства или денежного рынка. Такие модели должны содержать и другие переменные, отражающие человеческий, культурный и творческий потенциал общества. Задачей такого моделирования является поиск пути развития факторов, влияющих на него и предложение пути выхода на траекторию развития экономики эффективного управления.

## **ВОПРОСЫ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

**Невар Л.В.**

*УО «Бобруйский филиал БГЭУ»*

В последние годы вопросы по улучшению 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.

Взять тарифы, насколько они эффективны? Тарифы, которые мы имеем, са-

мые низкие среди стран СНГ. Поэтому наши транспортные предприятия работают себе в убыток. В автомобильном транспорте 5,2 млн. льготников. Государство дотирует пассажироперевозки, следовательно, возникают проблемы, ибо у государства нет возможностей оказывать гуманитарную помощь всему населению. Системы предоставления льгот населению и компенсации пассажирскому транспорту потерь доходов, связанных с льготным проездом, являются одной из актуальных и трудно решаемых проблем общественного транспорта во всех странах и влияют на это в большей степени морально-этические и политические факторы, чем экономические.

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. Потребность в изменении действующей системы предоставления и реализации льгот определяется тем, что коллективы предприятий транспорта и других отраслей должны находиться в равных условиях и в полной мере получать финансовые средства за выполненную работу и оказанные услуги. Постоянное увеличение категорий и граждан, которым предоставляются льготы, приводит предприятия пассажирского транспорта к значительным убыткам, резко ухудшается их финансовое положение, что обуславливает рост стоимости оплачиваемого проезда. При этом уровень возмещения эксплуатационных расходов предприятий доходами, получаемыми от реализации проездных билетов, в среднем составляет 38,3%.

Величина расчетного тарифа должна устанавливаться по каждому виду транспорта исходя из нормативной себестоимости перевозок и уровня рентабельности работы транспортных средств с учетом конкретных условий их эксплуатации. Себестоимость определяется по всем калькуляционным статьям затрат по каждому виду транспорта с учетом конкретных факторов и условий эксплуатации. Рентабельность устанавливается как отношение прибыли к себестоимости перевозок. Прибыль, оставшаяся в распоряжении предприятия, должна быть достаточной для осуществления простого воспроизводства, т.е. обеспечения функционирования предприятия без обновления основных производственных фондов, в том числе и подвижного состава и образования хозяйственных фондов транспортных предприятий. Тарифы по маршрутам должно устанавливать руководство транспортного предприятия исходя из спроса населения и необходимости покрытия эксплуатационных издержек и получения прибыли. Благодаря такому подходу достигается экономическая ответственность исполнителя транспортных услуг за качество обслуживания населения и финансовые результаты деятельности.

Для этого необходимо упорядочить систему льготного и бесплатного проезда на общественном пассажирском транспорте; поэтапно приблизить величину проездных тарифов (размер оплаты проезда пассажирами) к уровню общественно необходимых издержек, обеспечивающему покрытие текущих эксплуатационных затрат; разработать и внедрить льготную систему налогообложения общественного пассажирского транспорта.