

ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Удовлетворение потребностей населения в перевозках имеет огромное социально-экономическое значение. Эти потребности связаны как с производственной деятельностью людей, так и с культурно-бытовой необходимостью. Пассажирские перевозки предъявляют повышенные требования к безопасности движения, расписанию движения и уровню обслуживания пассажиров.

Наземный транспорт наиболее интенсивно осуществляет перевозки из новых районов к конечным станциям линий метрополитена. В структуре пассажирских перевозок возрастает удельный вес перевозок метрополитеном.

Строительство первоочередных линий метрополитена направлено на обеспечение транспортно-обслуживания крупных растущих массивов в периферийных районах города, вместе с тем обеспечивая нормальную эксплуатацию действующей сети. Однако в последние годы стало заметно, что темпы строительства новых линий и участков значительно отстают от темпов роста пассажирских потоков.

Развитие метрополитена в связи с вводом новых станций, обусловленных застройкой новых жилых массивов, удаленных от центра города, приводит к увеличению средней дальности передвижений пассажиров и перевозочной работе. Учитывая, что плата за проезд (в отличие от оплаты в метрополитенах Лондона, Нью-Йорка, Парижа, Токио и др.) вносится пассажиром независимо от дальности поездки, средняя доходная ставка на 1 пассажиро-км постоянно снижается. Этот показатель рассчитывается по формуле

$$D_{\text{ст}} = \frac{D}{AL},$$

где D — доход от перевозки пассажиров, р.; AL — объем перевозочной работы, пассажиро-км.

По данным УП "Минский метрополитен" за период 2001 г. по полной стоимости проезда перевезено только около 52 % от общего количества пассажиров, около 39 % — по льготной стоимости проезда и 9 % — бесплатно.

Учитывая, что УП "Минский метрополитен" является государственной собственностью, предприятие реализует услуги по перевозке по тарифам, установленным Учредителем — Мингорисполкомом. Отражая политику государства в области стабильности цен и тарифов на товары первой необходимости и услуги массового спроса для населения, Мингорисполком устанавливает тарифы на проезд, покрывающие эксплуатационные расходы по основной деятельности лишь на 40–45 %. Низкие цены, с одной стороны, являются несомненным благом для населения, с другой стороны, метрополитен, становясь планомерно убыточным предприятием, покрывает превышение расходов над доходами по основной деятельности за счет средств республиканского и местного бюджетов и прибылью от прочей (подсобно-вспомогательной) деятельности.

Цены и тарифы на продукцию (работы, услуги) от иных видов деятельности устанавливаются предприятием самостоятельно или на договорной основе. В Уставе УП "Минский метрополитен" определены свыше 20 направлений хозяйственной деятельности. К сожалению, в последние годы наметилась тенденция к уменьшению осуществляемых видов деятельности. Это обусловлено несовершенством законодательной и нормативной базы, однозначно определяющей позицию по вопросам ценообразования, методологии учета различных видов деятельности, составления финансовой и статистической отчетности. В таких условиях предприятию легче отказаться от выполнения каких-либо работ и услуг, чем блуждать по лабиринтам нормативно-правовой информации.

Вышеперечисленные причины — не единственные предпосылки для снижения экономической заинтересованности в эффективном хозяйствовании. Следующим отрицательным моментом является то, что прибыль, как финансовый результат от прочей деятельности предприятия, а также внереализационные доходы (за вычетом внереализационных расходов) в полном объеме (за вычетом обязательных налогов и платежей) направляются на покрытие убытков по основной деятельности, не оставляя средства для формирования фондов экономического стимулирования. Следствием этого является сокращение видов выполняемых работ и услуг по неосновной деятельности и снижение доли покрытия убытков по перевозкам пассажиров прибылью по прочей деятельности производственного и непроизводственного характера. Окончательные убытки возмещаются за счет бюджетных дотаций.

Для увеличения рентабельности и прибыли от перевозок, на которые влияют два основных фактора: уменьшение себестоимости перевозок пассажиров и повышение доходной ставки с одного перевезенного пассажира, по нашему мнению, необходимо:

1. Мингорисполкому:

1.1) осуществлять тщательный пересмотр списка лиц, пользующихся льготным и особенно бесплатным проездом в сторону уменьшения таковых;

1.2) обеспечивать большую экономическую свободу и правовую поддержку УП "Минский метрополитен" в новых условиях хозяйствования;

1.3) утверждать на основе экспериментальных и научно обоснованных данных разработку и строительство новых линий и станций, которые при вводе в эксплуатацию обеспечивали бы достаточную густоту пассажиропотоков.

2. УП "Минский метрополитен" систематически снижать затраты на единицу работы или продукции на основе:

2.1) усовершенствования перевозочного процесса посредством оптимизации графиков движения поездов в условиях односторонних маятниковых перевозок и работы в часы пик;

2.2) улучшения организации производства основных и вспомогательных работ;

2.3) экономии общехозяйственных расходов и расходов на содержание аппарата управления за счет рационализации управления;

2.4) сокращения материальных затрат путем экономного использования и применения более экономичных материалов.

<http://edoc.bseu.by>

Л.И. Леутина
БГЭУ (Минск)

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ БЕЛОРУССКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

В соответствии с Концепцией развития высшего образования в Республике Беларусь наше государство расценивает уровень образованности населения в качестве важнейшего фактора, определяющего социально-экономическое и духовное развитие общества, его политическую и нравственно-психологическую атмосферу.

Ориентация экономики Беларуси на рыночные отношения предъявляет серьезные требования не просто к высшей школе, а именно к системе высшего экономического образования. Задача БГЭУ — флагмана экономического образования в Республике Беларусь — обеспечить выпуск специалистов высокой квалификации, обладающих глубокими теоретическими знаниями рыночной экономики, конкретными практическими навыками в сфере организации бизнеса, маркетинга, менеджмента, контроллинга и т.п.

В комплексе мер, способствующих достижению названной цели, основополагающая роль отводится существенному увеличению объема используемых финансовых ресурсов.

Решение этой проблемы в БГЭУ за счет значимого прироста бюджетных средств (классического источника финансирования государственного университета) не представляется сегодня возможным. Государство, в силу известных объективных причин, вынуждено придерживаться все более рестриктивной политики финансирования экономического университета.

Проведенный анализ выявляет стойкое недофинансирование государством нужд университета за последние годы: фактически только около 30% его расходов покрываются за счет бюджетных средств. Это означает, что две третьих расходов БГЭУ в настоящее время финансируются за счет альтернативных, коммерческих источников доходов, получаемых в результате его предпринимательской деятельности.

Следует отметить, что коммерческая деятельность и раньше играла определенную роль в развитии образования. Однако в условиях его перехода к рыночным отношениям значение и возможности предпринимательства в образовательной сфере неизмеримо возросли.

Основными видами предпринимательской деятельности современных вузов, в том числе и БГЭУ, являются:

оказание платных образовательных услуг;

сдача имущества в аренду;

оказание платных услуг издательского центра;

реализация излишнего, выбывшего имущества;

получение доходов от хранения временно свободных денежных средств на банковских счетах;

финансирование отдельных инвестиционных проектов и т.п.