

Четвертый тип районов, при низкой их доле в структуре промышленности области и значениях ниже среднего в остальных показателях, характеризуются увеличением влияния данных районов на промышленность области. Изменение остальных показателей имеет отрицательную динамику.

Пятый тип, включающий Щербактинский и Иртышский районы, характеризуется средним количеством промышленных предприятий при низком уровне и снижении всех остальных показателей, что в большей мере вызвано агропромышленной (растениеводческой) направленностью данных районов.

Шестой тип характеризуется почти полным отсутствием промышленности. Доля промышленности в экономике Железинского

района не достигает и 2%, влияние района на промышленность области не превышает и 0,1%. Основу экономики составляет сельское хозяйство без переработки продукции.

Подводя итоги, можно сделать вывод, характеризующий развитие и пространственную организацию реального сектора экономики Павлодарской области: 97% промышленного производства сконцентрировано на 20 крупнейших предприятиях, располагающихся в трех городах области: Павлодаре, Аксу и Экибастузе. Имеет место сильная централизация промышленности в указанных городах, на районы приходится не более 3% от объема промышленности области.

Октябрь 2011 г.

ВОПРОСЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ г. БИШКЕКА

А. Кадыралиев, аспирант, Кыргызский экономический университет

В современном обществе передвижение людей как средство достижения своих конечных целей составляет насущную потребность. Уровень развития этой потребности и средств ее удовлетворения находится в зависимости от способа производства, социально-экономического и политического устройства общества [1].

Известно, что цена и спрос находятся в определенной зависимости. Цена может увеличиваться, когда спрос велик, и уменьшаться, когда он ослабевает, притом что затраты на производство товара или услуг в обоих случаях останутся неизменными. Однако цену на услуги пассажирских перевозок, в отличие от товаров и других услуг, следует рассматривать как разновидность государственной политики цен. Политика цен – это действия органов государственной власти, местного самоуправления и субъектов ценообразования, направленные на регулирование цен в народном хозяйстве, сфере услуг и контроль над их соблюдением [2], включая городские пассажирские перевозки.

Главное назначение транспортного тарифа в сфере общественного транспорта – получать доход, позволяющий предоставлять эффективные и качественные транспортные услуги населению [2]. Значит, тарифы формируют доходы транспорта, и разница между доходами (тарифом) и расходами транспорта составляет прибыль транспортных предприятий. Однако в практике городского пассажирского транспорта все обстоит иначе.

В центре проблем городского пассажирского транспорта (ГПТ) находятся вопросы ценообразования и финансирования. С угрозой финансовой катастрофы сталкиваются многие городские пассажирские предприятия, в том числе и г. Бишкека, что отчасти является неожиданным последствием добронамеренного, но ошибочного регулирования уровня платы за проезд и оценки объема перевозок. Здесь можно рекомендовать некоторые профилактические меры. Общее регулирование уровня платы за проезд следует осуществлять в рамках комплексного плана финансирования городского транспорта. При

этом необходимо проводить всесторонний анализ влияния такого регулирования на предполагаемое качество и объем перевозок. Льготы по оплате проезда должны финансироваться через бюджет отраслевого ведомства, в ведении которого находятся соответствующие категории льготников. Комплексные схемы оплаты проезда, охватывающие несколько видов транспорта, необходимо оценивать с точки зрения их влияния на бедные слои населения. Устойчивое финансирование и точная адресность субсидий, выделяемых общественному транспорту, важны прежде всего для бедных категорий населения [4].

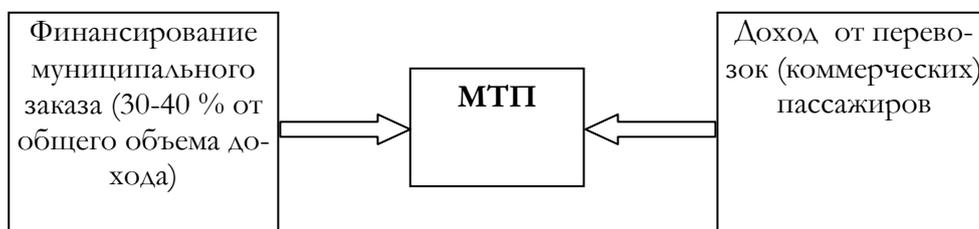
Госрегулирование тарифной политики является одним из важных инструментов воздействия на социально-экономические процессы в стране. Государственная ценовая политика в условиях рыночной экономики должна осуществляться прозрачно и справедливо, чтобы создать конкурентную среду между участниками рынка независимо от форм собственности. Каждая отрасль экономики имеет свою специфику в определении и установлении тарифной политики. В то же время существует дифференцированный подход к определению тарифа на услуги общественного транспорта городского и межрегионального (дальнего) маршрутов.

При изменении уровня тарифов общественного транспорта, как и розничных цен, необходимо учитывать и то, что оно не в одинаковой степени затрагивает интересы различных групп трудящихся [1]. Однако по форме построения тарифы общественного транспорта отличаются от розничных цен. В частности, тарифы общественного транспорта включают только себестоимость, розничные же цены, помимо себестоимости и при-

были предприятия, включают еще налог с оборота и др. составляющие, генерирующие маржинальную прибыль предприятий [1].

Изменение уровня тарифов общественного транспорта влечет за собой изменение части доходов операторов, а следовательно, и прибыли, что непосредственно влияет на хозяйственный расчет транспортных предприятий. Также снижение тарифов общественного транспорта означает рост фонда личного потребления населения. При планировании изменения тарифов на пассажирские перевозки надо учитывать соответствие платежеспособного спроса населения на потребление услуг транспорта и возможности его удовлетворения. Немалую роль в этом играет наличие резервов провозной способности для пассажирских перевозок [3]. Необходимо выработать механизмы финансирования, предполагающие улучшение финансового состояния транспортных предприятий.

Существующий механизм финансирования предусматривает определенную компенсацию из средств местного бюджета вне зависимости от количества перевезенных льготных пассажиров. Вследствие этого перевозчики (муниципальные) не заинтересованы в повышении реальной эффективности выполняемой ими деятельности, равно как и в повышении качества обслуживания пассажирских перевозок. Процентное соотношение выпадающего дохода муниципальных транспортных предприятий г. Бишкека составляет порядка 30-40% от балансового дохода (см. рисунок). Доход от пассажиров, оплачивающих наличными свой проезд, составляет порядка 50-65%. Незначительная сумма поступает от прочих доходов: реклама, заказы и т.д.



Система финансирования муниципальных транспортных предприятий (МТП) г. Бишкека

Согласно Закону КР «О транспорте» (от 8 июля 1998 г., №89, ст.7), предприятия пассажирского транспорта, рентабельность которых не обеспечивается действующими регулируемые тарифами, дотируются соответ-

ственно из республиканского и местного бюджетов. Однако это установление повсеместно игнорируется.

Из местного бюджета сумма, предусмотренная на финансирование муниципального

заказа, покрывает лишь число пассажиров, входящих в список льготников (4 категории), утвержденный Горкенешем г. Бишкека 29 декабря 2009 г., №138. По результатам обследования пассажиропотоков на муниципальных транспортных средствах, услугами бесплатных пассажирских перевозок по сей день пользуются и другие лица, кроме установленных Горкенешем. В частности, сотрудники силовых структур и некоторые категории льготников, которые получают ежемесячные денежные компенсации взамен льгот согласно ПП КР от 22 декабря 2009 г., №795.

Значит, на финансовое состояние муниципальных транспортных предприятий отрицательное влияние оказывает несовершенство системы оплаты проезда пассажирами. Нет возможности реально оценить ущерб от перевозки пассажиров, уклоняющихся от оплаты проезда, так называемых «псевдольготников». Сказывается отсутствие действенного административного механизма со стороны министерств и ведомств. Действующая система льготного проезда определенных категорий пассажиров без механизма компенсации затрат является проблемой, требующей централизованного урегулирования в законодательном порядке.

Таким образом, недостатком организации финансирования муниципального пассажирского транспорта является отсутствие в тарифах и субсидировании инвестиционных составляющих. Фактически начисляемых амортизационных отчислений не хватает не только на расширенное, но даже на простое воспроизводство фондов предприятий.

Финансирование пассажирских перевозок неразрывно связано с качеством обслуживания населения. В случае ухудшения финансового состояния транспортных предприятий, которое приведет к сокращению их услуг, в первую очередь пострадает потребитель данной услуги – пассажир.

Современная система финансирования городского пассажирского транспорта должна предусматривать: удобные для пассажиров формы оплаты проезда, тарифную политику, которая позволяет перевозчикам устойчиво функционировать на рынке транспортных услуг, и прозрачные финансовые потоки.

Существуют две проблемы финансирования муниципальных транспортных предприятий г. Бишкека: наличие множества кате-

горий льготных пассажиров, и уровень тарифа ниже фактической себестоимости за перевозку одного пассажира. В связи с этим в целях улучшения финансирования деятельности муниципальных транспортных предприятий ГПТ актуальны следующие задачи:

полное исполнение Закона КР «О транспорте» от 8 июля 1998 г., №89, ст. 7;

унификация тарифов муниципальных перевозчиков, внедрение автоматизированного учета пассажиров, то есть электронной системы платы за проезд;

изменение системы субсидирования муниципальных перевозчиков, то есть переход к системе дотаций за 1 км расхода подвижного состава;

адресное финансирование льготных пассажиров.

Вышеперечисленные задачи взаимосвязаны, а их решение нацелено на улучшение финансового состояния муниципальных перевозчиков. В частности, дотация за 1 км расходов подвижного состава является наиболее оптимальным вариантом в решении проблемы убыточности муниципальных перевозчиков.

Для расчета можем использовать следующую формулу:

$$C_{\text{км}} = C_{\text{общ}} / L_{\text{год}}, \quad (1)$$

где $C_{\text{км}}$ – расходы за 1 км пробега;

$C_{\text{общ}}$ – расходы от перевозок;

L – пробег автобуса в год, км.

Сумму дотации определяем по пробегу:

$$\sum_{\text{дот}} = \sum L C_{\text{км}} - \sum_{\text{выр.}}, \quad (2)$$

где $\sum_{\text{выр.}}$ – сумма выручки с линии.

Предложенная методика позволяет рассчитать данные о полном покрытии убытков транспортных предприятий от перевозочной деятельности пассажиров.

Использованные источники

1. Транспортные тарифы / Под. ред. В.А. Дмитриева. – М.: Транспорт, 1988.
2. Комарова, В.В., Кадурова, О.Б. Ценообразование на транспорте: учеб. пособие. – Хабаровск: изд-во ДВГУПС, 2006.
3. Спирин, И.В. Резервирование в управлении хозяйственными системами (на примере транспорта). – М.: ИКЦ «Академия», 2003.
4. Cities in Transition/The World Bank Urban and Local Government Strategy. The World Bank, Washington, D.C., 2000

Январь 2012 г.