

НЕУСТОЙЧИВОСТЬ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Д. В. Морозова, Н. Б. Худолева, С. А. Александрова

В статье представлен анализ основных показателей деятельности организаций пассажирского транспорта в Республике Беларусь, показаны основные проблемы функционирования данного вида деятельности, выявлены возможные причины убыточности перевозок и отмечены направления повышения их эффективности.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, общественный транспорт, убыточность, повышение эффективности

Развитие пассажирского транспорта имеет как социальное, так и экономическое значение для страны. Развитие экономики немыслимо без хорошо налаженного транспортного обеспечения. От его четкости и надежности во многом зависят трудовой ритм предприятий промышленности, строительства и сельского хозяйства, настроение людей, их работоспособность. При отсутствии у многих граждан личных транспортных средств проблема своевременного и качественного удовлетворения спроса на перевозки перерастает из чисто транспортной в социальную, определяющую отношение населения не только к качеству оказываемых транспортных услуг, но и в целом к тем процессам, которые происходят в регионах и стране. В таких условиях необходимы совместные усилия специалистов транспортников, центральных и региональных органов управления, которые должны быть направлены на совершенствование функционирования транспортного комплекса, так как пассажирский транспорт занимает ведущее место в обслуживании населения.

В рамках проведенного исследования были изучены основные показатели деятельности организаций пассажирского транспорта в Республике Беларусь, показаны основные проблемы функционирования данного вида деятельности, выявлены возможные причины убыточности перевозок и отмечены направления повышения их эффективности.

Анализ структуры и динамики пассажирских перевозок на основе статистических данных показал, что наиболее востребованным видом транспорта в республике является пассажирский – его доля в общем объеме перевозок за последние пять лет составляет 58-59 % [1]. Динамика перевозок пассажиров нестабильна, но в целом имеется тенденция к ее снижению (таблица 1).

Таблица 1. Динамика перевозок пассажиров

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Объем перевозок пассажиров транспортом, млн. человек	2 395,8	2 438,5	2 453,2	2 451,2	2 255,4	2 094,0	1 971,4
из него:							
Автобусным	1 410,0	1 440,3	1 435,8	1 415,5	1 304,4	1 216,4	1 161,2
Пассажирооборот транспорта, млн. пассажиро-километров	23 498	23 671	25 295	26 618	25 092	24 051	24 018
из него:							
Автобусного	10 194	9 923	10 016	10 546	9 946	9 490	10 055

Было изучено также использование подвижного состава (таблица 2). Видно, что показатели, характеризующие нагрузку на одно место автобуса, увеличивались в период с 2010 и по 2013 г., а начиная с 2014 г. имеют отрицательную динамику. Снижение нагрузки, с одной стороны, может свидетельствовать о снижении наполненности салона и повышении комфорта пассажиров, с другой стороны, – говорит о снижении

интенсивности использования подвижного состава и отдачи на используемые ресурсы.

Таблица 2. Показатели использования автобусов

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Приходится в среднем на одно место автобуса в год						
Пассажиров	6 646	6 948	7 208	7 256	6 577	6 226
тыс. пассажиро-километров	35,2	36,9	38,1	39,1	36,0	34,8
Коэффициент использования парка автобусов, процентов	71,5	69,5	68,1	68,0	68,8	70,8
Средняя продолжительность работы автобуса в сутки, часов	10,4	10,5	10,3	10,5	10,4	10,3

При этом коэффициент использования парка автобусов сначала снижался, что частично было связано с устареванием подвижного состава, неравномерной динамикой перевозок и связанными с этим простоями, затем начал расти, что обусловлено постепенным обновлением подвижного состава и развитием маршрутной сети. Средняя продолжительность работы автобуса в сутки практически не изменялась.

Проанализировав финансовые показатели деятельности организаций (таблицы 3, 4) автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта, можно сделать вывод, что затраты на перевозки растут более высокими темпами по сравнению с доходами от перевозок, что провоцирует убыточность.

Таблица 3. Финансовые результаты от перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Выручка от перевозок пассажиров, млрд. р.	985,8	1511,6	2839,0	3735,5	4727,3	4800,2
Расходы по перевозкам пассажиров, млрд. р.	1 100,3	1607,0	2910,3	3816,7	4796,7	4965,2
Средняя себестоимость перевозок пассажиров, р. за 10 пассажиро-км	1 495	2 101	3 713	4 863	6 573	7 338
Средняя доходная ставка от перевозок пассажиров, р. за 10 пассажиро-км	972	1 238	3 622	4 760	6 478	7 094

Таблица 4. Прибыльность (убыточность) работы организаций пассажирского (автобусного) транспорта

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Чистая прибыль, убыток, млрд р.	11	15	-3	11	2	-63
Рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг, %	-13,3	-7,9	-3,2	-1,8	-2,1	-3,4
Рентабельность продаж, %	-14,6	-8,2	-3,1	-1,8	-2,1	-3,4
Удельный вес убыточных организаций, %	14,4	13,9	11,9	11,5	21,1	28,3

С каждым годом количество убыточных организаций стремительно растет. Социальная составляющая пассажирских перевозок, конечно, сдерживает рост тарифов, тем не менее это не единственная причина низкой эффективности данного вида транспорта. В качестве причин убыточности можно назвать высокую степень износа подвижного состава и высокие затраты на его ремонт и содержание, часто пассивность и инертность самих организаций.

Был проведен сравнительный анализ деятельности организаций, осуществляющих пассажирские перевозки в Республике Беларусь и Российской Федерации, что выявило наличие схожих проблем.

Таким образом, основными проблемами городского общественного транспорта являются их убыточность, высокая степень изношенности подвижного состава и недостаточные темпы его обновления. Вследствие износа подвижного состава снижается

уровень технической надежности и безопасности пассажирского транспорта, возрастает поток сходов с линии по техническим неисправностям. Кроме того, в значительной степени растут затраты на эксплуатацию подвижного состава и себестоимость перевозок пассажиров.

Также нужно отметить часто низкое качество сервиса при оказании услуг по перевозке пассажиров общественным транспортом. В частности, это связано с низкими параметрами физически и морально устаревшего подвижного состава, повышенной наполняемости салонов, которая в часы «пик» он почти втрое превышает значения, рекомендованные Международным союзом общественного транспорта, и достигает физического предела. Это не обеспечивает не только минимальный уровень комфортности поездок пассажиров, но и необходимые условия соблюдения безопасности при их перевозках [2].

Организации городского общественного транспорта в силу недостаточной конкуренции на рынке городских пассажирских транспортных услуг часто занимают пассивную позицию, что также провоцирует низкую экономическую эффективность их деятельности.

Для повышения эффективности пассажирских перевозок выделены основные направления работы:

- обновление подвижного состава и внедрение в эксплуатацию современных его видов;
- содействие развитию конкуренции на рынке транспортных услуг;
- повышение качества обслуживания пассажиров, уменьшение за этот счет оттока пассажиров и повышение доходов;
- развитие маршрутной сети;
- оказание дополнительных услуг;
- эффективное использование подвижного состава по времени и производительности.

Литература

1. Транспорт и связь в Республике Беларусь. Стат. сборник /Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редкол.: *И.В. Медведева* [и др.]. – Минск: РУП «Информационно-вычислительный центр Национального статистического комитета Республики Беларусь», 2016. – 115 с.
2. *Шальнова Н. С.* Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта // Молодой ученый. – 2011. – №12. Т.1. – С. 61-64.

Морозова Диана Владимировна

Студентка экономического факультета
Белорусско-Российский университет, г. Могилев
Тел.: +375(29) 543-20-37

E-mail: diana.morozova-diana@mail.ru

Худолеева Наталья Борисовна

Студентка экономического факультета
Белорусско-Российский университет, г. Могилев
Тел.: +375(29) 343-98-20

E-mail: nataly18021958@gmail.com

Александрова Светлана Александровна

Старший преподаватель кафедры «Логистика и организация производства»
Белорусско-Российский университет, г. Могилев
Тел.: +375(29) 688-47-56

E-mail: svetl_alexandrova@tut.by