

## 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](mailto: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](mailto: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](mailto:svetl_alexandrova@tut.by)