

ми сообщения, учитывающая эффективность и ценовую конкурентоспособность транспортной и товарной продукции, приобретает особую актуальность.

Таким образом, анализ железнодорожных тарифов Республики Беларусь показывает, что их структура содержит необоснованные диспропорции, которые не способствуют экономическому развитию страны по причине завышенных тарифов на перевозку экспортно-импортных грузов, не позволяют получать дополнительные доходы от транзитных перевозок из-за их высокого уровня.

Для исследования целесообразности выравнивания тарифов была разработана модель, учитывающая различные критерии оценки и показывающая варианты возможного проведения тарифной политики, которая позволяет сделать следующие выводы.

Для совершенствования международных тарифов целесообразны:

- унификация их с внутриреспубликанскими тарифами с целью объективного отражения издержек при перевозках грузов в различных видах сообщений;
- стимулирование развития отраслей экономики для расширения международных торговых экономических связей, роста объемов производства и перевозок.
- Доведение тарифов во внутриреспубликанском сообщении до объективно необходимого уровня позволит:
 - нормализовать работу Белорусской железной дороги;
 - проводить более гибкую тарифную политику при перевозках транзитных и экспортно-импортных грузов, так как Белорусская железная дорога работает в условиях конкуренции с железнодорожными дорогами Украины, Литвы, Латвии и других государств;
 - увеличить конкурентоспособность отечественных производителей на международном рынке;
 - правильно индексировать тарифы и сборы, упростив при этом работу товарного кассира;
 - исключить у посредников незаработанную прибыль, образуемую за счет экономии в части тарифа на маршруте перевозки.

УДК 336.656.072

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В. П. ГУДКОВА

Киевский университет экономики и технологий транспорта

Считается, что направленная на получение прибыли деятельность производителей обеспечивает эффективное для общества распределение ресурсов тогда, когда граничные расходы содержат все виды производственных затрат, а стоимость продукта в точности отражает все выгоды, получаемые обществом. Мировая практика опробовала различные технологии, обеспечивающие достижение эффекта распределения в системе пассажирских железнодорожных перевозок, стратегическое направление развития которых сводится к индивидуализации социально-экономических регуляторов. Однако до настоящего времени наиболее прогрессивные из них не используются в процессе организации пассажирских перевозок на железных дорогах Украины, а финансовые потоки не отражают действительных выгод общества.

По данным 2002 года доходы от перевозки пассажиров, полученные всеми железными дорогами Украины, выросли по сравнению с предшествующим годом на 10,8 %, при этом наибольший темп роста был зафиксирован по самой мощной в сфере пассажирского движения Юго-Западной железной дороге (113,4 %). Менее существенный рост эксплуатационных расходов, составивший 107,3% (по Юго-Западной железной дороге – 106,5 %), обеспечил повышение процента их покрытия с 56,03 %, зафиксированного в 2001 году, до 57,84 % (в 2002 году), то есть практически на два процента. Между тем абсолютная сумма убытков не только не уменьшилась, а наоборот выросла на 28526 тыс. грн.

Безусловно, показатели эффективности пассажирских перевозок существенно отличаются по видам сообщения и, как уже отмечалось, по железным дорогам.

В структуре пассажирооборота преобладают перевозки в дальнем сообщении, доля которых достигает 53,5 %, соответственно 46,5 % составляет пригородное движение. При этом в

дальнем сообщении пассажирооборот на 70,1 % формируется за счет внутренних перевозок, на 29,9 % – за счет перевозок в межгосударственном сообщении. А в структуре пригородного пассажирооборота преобладают бесплатные перевозки (в 2002 году их доля в среднем по сети составила 86,6 %).

Однако эксплуатационные расходы, распределенные по видам сообщения, и доходы, полученные от разных видов пассажирских перевозок, существенно различаются. Если на организацию перевозок в дальнем сообщении расходуется более 70,5 % общей суммы затрат, а соответствующие доходные поступления достигают 92,3 % всех доходов, то пригородные перевозки, которые обеспечиваются 29,5 % расходов, формируют только 7,7 % отраслевых доходов железных дорог. В результате в дальнем сообщении доходами покрывается 75,66% эксплуатационных расходов, в пригородном - только 15,17 %. По данным 2002 года столь низкая эффективность пригородного движения стала основной причиной убыточности пассажирских перевозок в целом. Убытки, полученные железными дорогами Украины в пригородном сообщении, составили более 603 млн грн., что на 189 млн грн. меньше убытков, образованных от дальних перевозок. Периодическое повышение тарифов, особенно в пригородном сообщении, приводит к потере платного пассажиропотока. Пассажиры, не имеющие права льготного проезда, стремятся воспользоваться услугами бесплатно или в лучшем случае оплачивают поездку не полностью, а только до ближайшей станции.

Необходимо отметить, что только межгосударственное сообщение в 2002 году было прибыльным. Однако сумма прибыли лишь на 11,3% позволила сократить убытки от внутренних и пригородных перевозок.

Среди железных дорог, как было отмечено ранее, ведущим звеном является Юго-Западная железная дорога, отличаясь особым финансово-экономическим климатом. Являясь средством транспортного обслуживания крупных общественно-политических и экономических центров, данная железная дорога выполняет почти треть пассажирооборота всего железнодорожного транспорта Украины, перевозит более 28 % пассажиров, отправляет свыше 21 % поездов. В общем объеме транспортной работы железной дороги пассажирооборот составляет около 36 %, что значительно превышает аналогичные показатели по другим железным дорогам транспортной сети, Украины. Наконец, Юго-Западная железная дорога имеет наибольший процент покрытия эксплуатационных расходов, который на 26,87 % выше среднего по сети, и единственная среди железных дорог окончила 2002 год с прибылью от пассажирских перевозок в размере 20352 тыс. грн.

Столь низкая эффективность одного из основных видов деятельности железных дорог вызвана рядом факторов, определяющим среди которых является большая социальная значимость пассажирских перевозок. Высокое социально-политическое значение пассажирских железнодорожных перевозок не только обуславливает их убыточность внутри государства, но и препятствует повышению эффективности. С одной стороны, характер и закономерности функционирования транспортной системы свидетельствуют о необходимости выполнения пассажирских железнодорожных перевозок, содействие бесперебойной и устойчивой работе железных дорог по перевозке пассажиров является объективным и необходимым условием эффективного и сбалансированного социально-экономического развития Украины. С другой стороны, факторы, определяющие роль пассажирских железнодорожных перевозок, ограничивают возможности их выполнения, а обеспечение пассажирских перевозок в объеме, удовлетворяющем общественно-политические интересы государства с наименьшими для общества расходами, противоречит коммерческим интересам железных дорог, вызывает конфликт между коммерческими интересами и общественно необходимыми функциями отрасли. Расхождения между интересами и функциями обуславливает кризисные явления в системе пассажирских железнодорожных перевозок, что под воздействием закона комплексности распространяется на подсистемы микро- и мезоуровней.

Таким образом, формирование и дальнейшая реализация механизма согласования социально-политической природы пассажирских перевозок с интересами железных дорог позволит повысить их эффективность и, как следствие, будет способствовать развитию отрасли. Четкое определение исполнителей, условий и порядка организации взаимоотношений между всеми участниками пассажирских перевозок, постоянный и всесторонний контроль над исполнением комплекса обязательств, в том числе с использованием современной техники и технологий позволит решить социально-экономические проблемы и приведет к более эффективному производству пассажирских перевозок.