

**Н. Л. Чумакова**  
Науч. рук. **Л. В. Держун**,  
канд. экон. наук, доцент

## **ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Хозяйственная деятельность и организация финансов в автотранспортной отрасли имеет значительную специфику.

Транспорт характеризуется высокой ресурсоемкостью и является основным потребителем топливно-энергетических ресурсов (около 85 % ежегодного потребления в стране бензина и 50 % дизельного топлива). Транспорт – трудоемкая и фондоемкая отрасль, это обуславливает высокий уровень налоговой нагрузки, который в 2017 г. по данным МНС Республики Беларусь составляет 10 % к выручке (без учета возмещений НДС и платежей в ФСЗН) и входит в тройку максимальных значений показателя по видам экономической деятельности. Доля заработной платы в себестоимости превышает 26 % (16,1 % – в целом по всем видам экономической деятельности), доля амортизационных отчислений – 11 % (5,2 % в целом). Выявленные особенности влияют на величину добавленной стоимости, подлежащую налогообложению, которая почти в два раза превышает ее значение в промышленности. Автотранспорт в целом является убыточным, чистая прибыль получена только по деятельности автомобильного грузового транспорта. Рентабельность грузовых перевозок невысокая (4,4 %) и не перекрывает убытки от перевозок пассажиров [1, с. 60]. Убыточность пассажирских перевозок связана с низкими тарифами на проезд, уровень которых определяется экономическими факторами и социальной значимостью услуги для населения с учетом его платежеспособности. Доля расходов по содержанию и эксплуатации автобусов, компенсируемых платой за проезд, в 2017 г. составила 75,3 % по городским перевозкам и 57,3 % по пригородным [1, с. 62]. Около 60 % основных средств автотранспортных хозяйств – подвижной состав, самая изнашивающаяся группа основных средств. Более половины парка грузовых автомобилей имеет возраст более 13 лет. Это приводит к дополнительным затратам на ремонт и техническое обслуживание, что отрицательно сказывается на финансовых результатах и финансовом состоянии автотранспортных предприятий.

### **Литература**

1 Транспорт и связь в Республике Беларусь: стат. сб. / ред. кол.: И. В. Медведева [и др.]. – Минск: Нац. стат. комитет Респуб. Беларусь, 2018. – 114 с.

**О. В. Шарникова**  
Науч. рук. **О. О. Порошина**,  
ст. преподаватель

## **ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАКАЗ КАК ИНСТРУМЕНТ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ**

С 2013 года наряду с традиционным оказанием социальных услуг государственными учреждениями в Республике Беларусь внедряется система государственного социального заказа – привлечения юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к оказанию социальных услуг и реализации социальных проектов [1]. Исполнителем государственного социального заказа, финансируемого путем предоставления субсидий, выступают негосударственные некоммерческие организации, социального заказа на условиях государственных закупок социальных услуг – юридические лица и индивидуальные предприниматели.

При реализации социальных проектов субсидия предоставляется на частичное (до 50 %) возмещение на реализацию социальных проектов.