

В.А. Поначугин, В.Н. Ширин

**ОСОБЕННОСТИ ЭКОНОМИКИ ГОРОДСКОГО
ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА**

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет»

В.А. Поначугин, В.Н. Ширин

**ОСОБЕННОСТИ ЭКОНОМИКИ ГОРОДСКОГО
ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА**

Утверждено редакционно-издательским советом университета
в качестве учебного пособия

Нижегород-2015

ББК 65.441

П 56

Поначугин В.А., Ширин В.Н. Особенности экономики городского электротранспорта: Учебное пособие. – Н.Новгород: Нижегород.гос. архит.-строит. ун-т, 2015, - 99 с.

ISBN

Рассматриваются вопросы экономики городского электрического транспорта, ее особенности по сравнению с экономиками других отраслей, значимости горэлектротранспорта в развитии экономики и структуре общественного производства города, планирование доходов, эксплуатационных расходов и себестоимости пассажирских перевозок, положение городского электротранспорта в рыночной системе хозяйствования, организационно-функциональный механизм управления городским электротранспортом.

Учебное пособие предназначено для студентов ВУЗов изучающих курс «Организация и безопасность движения ГПТ», а также для специалистов службы движения пассажирских транспортных предприятий горэлектротранспорта.

Под научной редакцией доцента, к.т.н. Поначугина В.А.

ББК 65.441

ISBN

Поначугин В.А., Ширин В.Н., 2015

ВВЕДЕНИЕ

Современное общество характеризуется интенсивными коммуникационными процессами. Без обмена веществом и энергией невозможно существование экономики. Информационные технологии во многом определяют научно-технический потенциал общества, формируют новый жизненный стиль. Однако все процессы движения во времени и пространстве вещества, энергии и информации являются вторичными по отношению к процессу перемещения людей. Общественная среда предопределяет необходимость перемещения людей в пространстве как функцию их социального поведения, стимулирует прогрессивное расширение доступных территорий города и скорости передвижения.

Уже на ранних этапах развития человека общественные отношения требовали объединения людей во времени и пространстве для эффективного осуществления процессов производства, потребления материальных и культурных ценностей, научной, общественно-политической, учебной и иной деятельности. Так возникли населенные пункты. Со временем территориальное расширение населенных пунктов вступило в противоречие с необходимостью быстрого перемещения людей от места проживания к месту временного пребывания. Разрешение этого противоречия обеспечил городской пассажирский транспорт.

Пассажирское сообщение между отдельными населенными пунктами постоянно развивалось. Усиление транспортных и экономических связей между соседними населенными пунктами привело к возникновению более крупных сообществ, сформировавшихся в отдельные города и агломерации. В этой связи городской пассажирский транспорт, и в частности городской электротранспорт (ГЭТ), является одним из ведущих градообразующих комплексов, представляя часть единой транспортной системы страны.

Экономика предприятий городского электротранспорта представляет собой сложную динамическую систему, резко изменяющую эффективность своего функционирования под влиянием различных факторов и управляющих воздействий. Некорректное решение может привести к достаточно серьезным потерям как локального, так и общего характера. Оптимизация экономики транспортного предприятия предполагает формирование условий, которые необходимы для ее наиболее эффективного функционирования.

Экономика городского электротранспорта, как и экономика городской транспортной системы в целом - наука историческая. С течением времени менялся объект ее изучения, поскольку ГЭТ, представляя собой составную часть инфраструктуры муниципального образования, развивался совместно с городским хозяйством, частью которого он является. С изменением объекта изменялся и предмет изучения – производственные отношения, так как они развиваются в соответствии с производительными силами. Как и другие науки, не стояла на месте и экономика горэлектротранспорта. Она прошла путь от описательного этапа через

этап количественного анализа процессов и явлений до современного состояния количественного измерения качества и экономической оценки эффективности процессов производства транспортной продукции и явлений в экономической деятельности пассажирских транспортных предприятий ГЭТ.

На современном этапе экономика ГЭТ широко использует математический аппарат, вычислительные системы, методологию прогнозирования и планирования, основанную на широком применении информационных технологий.

Экономика горэлектротранспорта стремится творчески применять диалектический метод познания и конкретные научные методы исследования, с учетом социальных, демографических и других особенностей развития экономики города. Она как наука исследует условия и разрабатывает практические рекомендации, при соблюдении которых обеспечивается полное и качественное удовлетворение потребностей городского населения в перевозках, а также работах (услугах) других видов деятельности при наиболее экономичном использовании всех ресурсов транспортного предприятия ГЭТ и обеспечивающих его не транспортных отраслей.

Экономика ГЭТ разрабатывает научно-обоснованные рекомендации по установлению темпов модернизации его материально-технической базы и выявления оптимальных пропорций между:

- развитием электрического транспорта и городом;
- взаимодействующими (муниципальный автобус) и конкурирующими видами пассажирского транспорта (транспорт субъектов малого предпринимательства), а также между парками (депо), хозяйствами и службами самого предприятия ГЭТ;
- между производственной и непроизводственной (социальной) сферами экономики города.

Экономика горэлектротранспорта, учитывая взаимодействие с другими видами городского пассажирского транспорта, способствует:

- формированию базовой основы транспортного обслуживания населения города в едином экономическом пространстве города;
- проведению анализа динамики уровня подвижности населения города и выявлению факторов влияния;
- разработке рекомендаций по развитию и совершенствованию структуры маршрутной сети трамвая и (или) троллейбуса, организации перевозок, управления работой ГЭТ и т.д.

Важнейшей задачей экономики ГЭТ как науки является развитие в современных условиях теоретических основ управления качеством и эффективностью транспортного производства, включая: эксплуатационную работу, транспортную продукцию - перевозку пасса-

жиров, транспортное обслуживание населения, транспортное обеспечение населения города, как в целом, так и в отдельных его административных районах.

Развитие и согласование в условиях рыночной экономики взаимосвязанных функций и методов управления транспортного производства должно быть направлено на выявление и рациональное использование резервов, направленных на улучшение качества транспортного обслуживания населения города, разработку методов экономической оценки и мотивации совершенствования перевозочного процесса.

Составной частью экономики ГЭТ является совокупность знаний о: роли научно-технического прогресса для повышения темпов экономического роста; методологии оценки экономической, социальной и экологической эффективности капитальных вложений в действующую и новую транспортную технику; взаимосвязи методов оценки инноваций и инвестиций; выборе источников финансирования мероприятий НТП. При этом следует отметить, что в настоящее время многие действующие научные положения носят дискуссионный характер и не отвечают современным требованиям стратегии развития ГЭТ, предусматривающей:

- опережающее развитие систем городского электротранспорта, как альтернативы росту числа личных автомобилей;

- применение логистических принципов при развитии ГЭТ, его технологической «стыковки» с другими видами городского общественного транспорта – автобус, маршрутные такси.

Так, в частности - недостаточно разработана теория ценообразования на пассажироперевозки, новую транспортную технику с учетом реальной потребительной стоимости, отсутствуют экономические обоснования требований к эксплуатационно-техническим и экологическим характеристикам подвижного состава ГЭТ будущих поколений и т.д.

Экономика ГЭТ, исследуя наиболее рациональные принципы построения транспортных тарифов на перевозки, разрабатывает рекомендации по более полному отражению в них общественно необходимых затрат труда (ОНЗТ) на транспортную продукцию во внутригородских перевозках пассажиров, по оптимизации транспортно-экономических связей, улучшению качества и повышению эффективности перевозок и транспортного обслуживания пассажиров.

Экономика городского электротранспорта исследует:

- качественный характер и количественную меру взаимосвязей между техническими, эксплуатационно-технологическими, экономическими, социально-психологическими и экологическими факторами транспортного производства;

- характер влияния динамики объема пассажироперевозок на себестоимость и условную прибыль, на рентабельность инвестиций и основных производственных фондов, на фондодоотдачу, фондоемкость и фондовооруженность, на применение интенсивных ресурсосбере-

гающих технологий, характеризующихся более высокими показателями статической и динамической нагрузки подвижного состава ГЭТ, скоростей сообщения и частоты обращения подвижных единиц, на ускорение оборота подвижного состава на маршрутах и сокращение времени его технического обслуживания в парке (депо).

Важнейшей составляющей экономики ГЭТ являются проблемы экономики труда, его планирования и научной организации, технического нормирования и организации заработной платы. В условиях рыночных отношений эти проблемы решаются в большей мере на основе инициативы и предприимчивости трудовых коллективов транспортных предприятий.

Основополагающая проблема экономики ГЭТ заключается в переходе к методам руководства и управления на хозяйственно-правовой основе, к формированию научно обоснованной системы стабильных долговременных экономических нормативов и стандартов как перспективного инструмента планового руководства, в котором гибко сочетаются централизованные и децентрализованные формы управления пассажирским транспортным предприятием.

Декомпозиция основополагающей проблемы позволяет выделить две группы приоритетных проблем, характеризующих общественную и внутрихозяйственную сторону деятельности транспортных предприятий городского электротранспорта:

- первая - проблема удовлетворения потребности в перевозках и транспортном обслуживании городского населения по объему (степени полноты), качеству и структуре;
- вторая - проблема экономической эффективности работы и развития горэлектротранспорта.

Поэтому стратегия развития экономики ГЭТ как науки должна быть ориентирована на изучение, выявление и удовлетворение всех потребностей населения города в перевозках при одновременном повышении эффективности работы пассажирских транспортных предприятий горэлектротранспорта.

Управление электротранспортом города осуществляется в соответствии с разрабатываемыми целевыми программами его функционирования и развития, что требует единого руководства, контроля и финансовой поддержки на муниципальном уровне. Даже в условиях преуспевающих рыночных отношений администрация города не может снять с себя ответственность и отказаться от регулирования основной перевозочной деятельности ГЭТ, входящего в городской транспортный комплекс.

Экономика ГЭТ как наука и экономика транспортного комплекса города исходят из того, что плановая и рыночная экономики основываются не на взаимоисключающих, а на взаимодополняющих методах и рычагах управления, что давно подтверждено всей мировой наукой и практикой работы общественного транспорта.

Экономическая политика в области городского электротранспорта должна быть направлена на поиск оптимального сочетания централизации и децентрализации в управлении и проработку реализации регуливающей роли государства.

В экономике ГЭТ, равно как и других видов транспорта, широко используется принцип эксперимента, призванный проверить на практике правильность трансформаций экономического механизма. Однако этот принцип даже в теоретической экономике имеет ограниченные возможности применения по сравнению с отраслевыми экономиками [22].

Отличия экономики транспортных предприятий ГЭТ от экономик других отраслей народного хозяйства заключаются в следующем:

1. Двойственная роль городского электротранспорта. Она заключается в том, что ГЭТ с одной стороны, является одной из составляющих материального производства, а с другой – частью городской инфраструктуры и сферы обслуживания;

2. Экономическая система ГЭТ не является последовательно экономической системой в общепринятом смысле слова, поскольку размер платы за проезд не соответствует затратам пассажирских транспортных предприятий, а объем транспортной продукции не зависит в полной мере от ее качества [11].

Кроме того, пассажирские перевозки, выполняемые ГЭТ, имеют существенные отличия от других видов сообщения:

- технические (используется подвижной состав для внутригородских перевозок – трамвайные вагоны, троллейбусные машины);
- экономические (использование в городе единого и расчетного тарифов проезда на ГЭТ, широкое распространение долгосрочных проездных документов, конкуренция со стороны автобусного транспорта муниципального подчинения и транспорта субъектов малого предпринимательства);
- социальные (большое число пассажиров льготных по оплате проезда категорий - пенсионеров, студентов, школьников и т.д., последствия эксплуатационной деятельности, внутриполитическое значение перевозок для города);
- эксплуатационные (компактная городская территория с частыми остановками на маршрутах, сравнительно интенсивные и устойчивые по часам суток пассажиропотоки, относительно небольшая протяженность маршрутов и средняя дальность поездки пассажира, значительное число пересечений маршрутов с прочими транспортными потоками, низкие скорости движения подвижного состава, возможность переключения подвижного состава; организация управления (развитая система диспетчерского управления и т.д.) [21].

1. ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ, ЕГО МЕСТО В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ И СТРУКТУРЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

1.1. Городской электрический транспорт в единой комплексной транспортной системе страны

Транспорт – это важная отрасль народного хозяйства, огромная сфера приложения труда, область использования новейших результатов науки и техники, динамическая система с теснейшим взаимодействием частей и подразделений. В этой сложной отрасли взаимодействуют различные виды магистрального транспорта, а также городской пассажирский транспорт. Несмотря на административно-хозяйственную самостоятельность, все виды транспорта находятся в известной зависимости друг от друга и оказывают существенное взаимное влияние на процесс и результаты своей работы. Единство назначения всех видов транспорта, а также тесная взаимозависимость между ними позволяют рассматривать их как единую транспортную систему государства, функционирование которой обусловлено объективными закономерностями [1]. Особое место в единой системе занимает городской электротранспорт. С одной стороны, он непосредственно взаимодействует с терминалами внешнего транспорта (железнодорожными, морскими и речными вокзалами, аэропортами, автостанциями и т.д.), осуществляя начальный и конечный этапы пассажирских перевозок, а с другой – это независимая замкнутая транспортная система, элемент инфраструктуры отдельно взятого города [10].

По данным Федеральной службы государственной статистики РФ, городским электротранспортом (трамвай, троллейбус) в настоящее время обслуживается население 149 городов. Перевозки осуществляют 8,8 тыс. трамваев, 11,0 тыс. троллейбусов.

Городским электротранспортом в 2010г. перевезено 4286,6 млрд. чел., в том числе трамваем - 2080,3 млрд. чел., троллейбусом - 2206,3 млрд. чел.

Основные показатели работы городского электротранспорта РФ за 2006-2010гг. приведены в табл. 1.1 [27].

Таблица 1.1

Основные показатели работы городского пассажирского транспорта общего пользования РФ за 2006-2010гг.

№ п.п.	Наименование показателя	Год				
		2006	2007	2008	2009	2010
1	2	3	4	5	6	7
1	Перевезено пассажиров городским электрическим транспортом, млн. чел.:					
	- трамвайным	3267	2660	2537	2217	2079
	- троллейбусным	3775	2972	2733	2414	2206

Продолжение табл.1.1

1	2	3	4	5	6	7
2	Число городов, имеющих электротранспорт: - трамвай - троллейбус	66 90	66 89	65 88	64 88	63 86
3	Число маршрутов: - трамвай - троллейбус	607 913	588 896	565 882	563 873	550 860
4	Коэффициент использования парка, %: - трамваев - троллейбусов	63,1 72,7	63,8 71,8	63,9 70,5	63,6 71,2	63,2 70,7
5	Число выполненных рейсов, млн.ед.: - трамваями - троллейбусами	27,0 42,4	26,8 41,1	25,9 40,1	25,1 39,5	24,2 38,4
6	Пассажирооборот по видам горэлектротранспорта, млрд пассажиро-км: - трамвайный - троллейбусный	11,1 12,4	8,7 9,8	8,2 9,0	7,1 7,9	6,7 7,1
7	Наличие транспортных средств, тыс.шт.: - трамвайные вагоны - троллейбусы	9,9 11,3	9,7 11,2	9,4 11,2	9,0 11,0	8,8 11,0
8	Эксплуатационная длина путей сообщения, тыс.км: - трамвайные пути - троллейбусные линии	2,8 4,9	2,7 4,9	2,7 4,9	2,6 4,9	2,6 4,9

Структура перевозок пассажиров и пассажирооборота городским пассажирским транспортом РФ за 2010г. отражена на рис. 1.1 и 1.2.

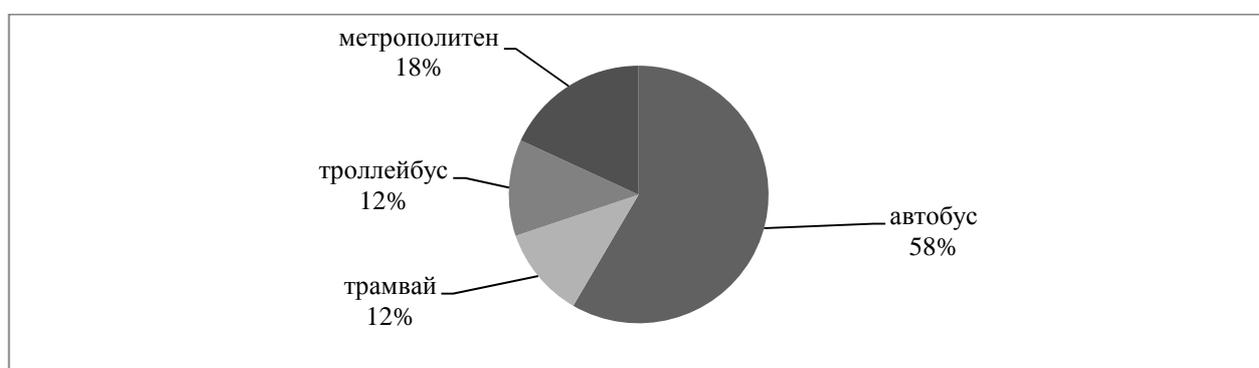


Рис. 1.1. Структура перевозок городским общественным транспортом в РФ, %

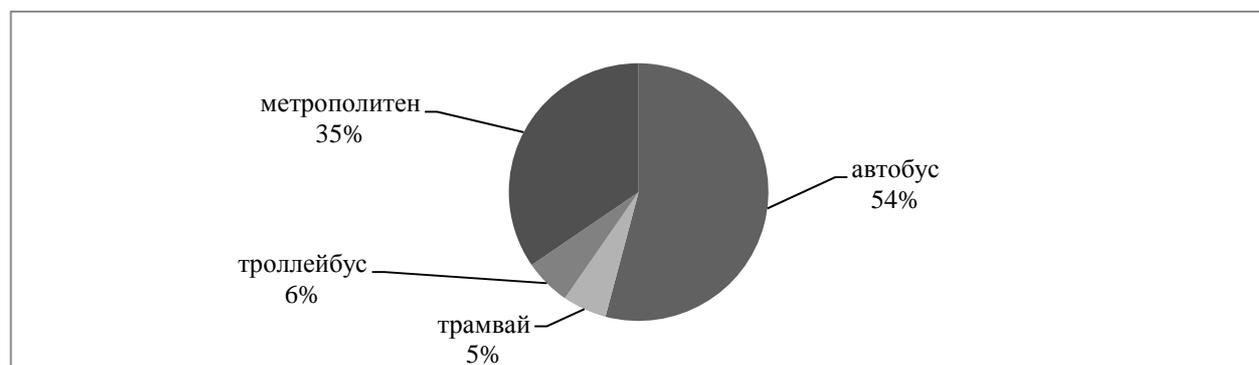


Рис. 1.2. Структура пассажирооборота городского общественного транспорта РФ, %

Структура перевозок и пассажирооборота показывает, что доминирующим видом городского пассажирского транспорта в стране является автобус, занимающий в общем объеме внутригородских перевозок и пассажирообороте соответственно 58% и 54%.

Большая часть внутригородских пассажирских перевозок в городах РФ осуществляется организациями государственной и муниципальной формы собственности.

Распределение организаций городского общественного пассажирского транспорта РФ по формам собственности за 2009г. приведено в табл. 1.2.

Таблица 1.2

Распределение организаций городского пассажирского транспорта РФ по формам собственности за 2009г., %

Вид городского пассажирского транспорта	Все предприятия	в том числе находящиеся в собственности	
		государственной и муниципальной	негосударственной
1	2	3	4
Автомобильный транспорт общего пользования (автобус)	100	79,2	20,8
Городской электротранспорт (трамвай, троллейбус)	100	100	-
Метрополитен	100	100	-

Данные табл. 1.2 свидетельствуют, что ГОПТ в основном находится в государственной и муниципальной собственности и лишь 20,8 % приходится по автобусу на субъекты частного предпринимательства.

Данные об инвестициях в основной капитал по основным видам деятельности городского пассажирского транспорта РФ за 2007-2010гг. приведены в табл. 1.3.

Таблица 1.3

Инвестиции в основной капитал по городскому общественному пассажирскому транспорту РФ за 2007-2010гг. (в фактически действовавших ценах, млн руб.)

Вид городского пассажирского транспорта	Год			
	2007	2008	2009	2010
1	2	3	4	5
Автомобильный (автобус) маршрутизированный пассажирский транспорт	3853	9975	12750	10205
Городской электрический транспорт	30889	56652	71861	62654

В городской наземный пассажирский транспорт в 2010 г. инвестиции составили 5,6% от общего объема инвестиций в единую транспортную систему страны, в том числе: по автомобильному (автобус) маршрутизированному пассажирскому транспорту – 0,79%, а по городскому электрическому транспорту – 4,81%.

Индексы физического объема инвестиций в основной капитал по основным видам деятельности транспорта РФ за 2007 -2010гг. приведены в табл. 1.4.

Таблица 1.4

**Индексы физического объема инвестиций в основной капитал по основным видам деятельности транспорта РФ за 2007 -2010гг.
(в сопоставимых ценах, в процентах к предыдущему году)**

Вид городского пассажирского транспорта	Год			
	2007	2008	2009	2010
1	2	3	4	5
Автомобильный (автобусный) маршрутизированный пассажирский транспорт	60,6	в 2,3 раза	106,6	76,2
Городской электрический транспорт	101,2	159,8	105,8	83,0

Динамика изменения стоимости основных фондов транспорта РФ и степень их износа за 2006-2009гг. приведена в табл. 1.5.

Таблица 1.5

Основные фонды и степень их износа по видам городского пассажирского транспорта РФ за 2007-2010гг.

Вид городского пассажирского транспорта	Год							
	2007		2008		2009		2010	
	стоимость, млн руб	износ, %						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Автомобильный (автобус) маршрутизированный пассажирский транспорт	49149	49,6	57401	46,9	62944	47,6	69237	50,5
Городской электрический транспорт	718039	13,4	776637	13,9	846307	13,5	896844	14,8

Примечание: без субъектов малого предпринимательства и объема инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами

Стоимость основных фондов наземного ГОПТ составляет от общей стоимости основных фондов 13,4%, в том числе: автомобильный (автобус) маршрутизированный пассажирский транспорт - 0,96%; горэлектротранспорт - 12,44%.

Среди наземных видов ГОПТ износ по автобусам составил 50,5%, горэлектротранспорту – 14,8%, что не могло не сказаться на качестве транспортного обслуживания населения городов РФ и требует обновления, прежде всего, парка подвижного состава.

Динамика изменения индексов тарифов на услуги ГОПТ приведена на рис. 1.3.

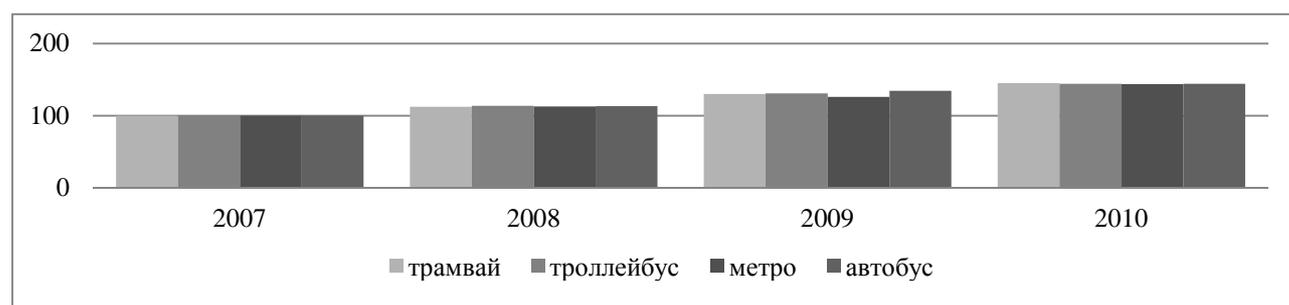


Рис. 1.3. Динамика изменения индексов тарифов на услуги ГЭТ за 2007-2010гг.

Данные диаграммы показывают, что в сравнении с 2007г. индекс тарифов на услуги ГОПТ в среднем в 2010г. вырос и составил 142,4%, в том числе: по автобусу - 144,3%, трамваю - 145,1%, троллейбусу - 144,2%, метро - 143,6%.

Следует отметить, что неоднократное повышение тарифов за проезд в последние годы приводит к ограничению для части населения пользованию общественным транспортом.

В экономически благополучных западных странах тарифная политика построена с учетом того, чтобы затраты на поездки в городском транспорте составляли 5-7% от среднедушевого дохода основной массы населения, а в РФ эта доля уже сейчас составляет 9% .

При функционировании ГОПТ, независимо от цели поездки, прежде основной массой пассажиров выше всего оценивалось требование точности, а ниже всего стоимость проезда. Все прочие требуемые свойства располагались по-разному с точки зрения предпочтительности от цели поездки [13].

Однако в связи со снижением платежеспособности населения на первое место выходит стоимость проезда.

Так, по данным анкетирования перевозчиков и пассажиров ГОПТ, проводимого Федеральной антимонопольной службой из общего количества респондентов 58% опрошенных отдадут приоритет стоимости проезда, 14% - времени прибытия в пункт назначения, 14% - времени плюс комфортным условиям [14].

Из приведенных данных следует, что более половины респондентов для перемещения по городу используют общественный транспорт и пользуются им малообеспеченные слои городского населения, для которых стоимость проезда имеет большое значение.

Современный период развития городского пассажирского транспорта в России характеризуется переходными процессами, которые еще далеки от завершения.

Качество транспортного обслуживания населения городов пассажирским транспортом не соответствует возросшим требованиям, а показатели производственно-финансовой деятельности пассажирских предприятий остаются низкими.

Это обусловлено тем, что городской общественный транспорт еще полностью не вышел из глубокого кризиса: объем перевозок сократился на 24,1%; перевозка пассажиров сократилась по автобусу на 18,9%, трамваю – 32,2%, троллейбусу – 36,1%; пассажирооборот по видам транспорта общего пользования уменьшился на 18,7 %; число выполненных рейсов сократилось на 4,1%.

Различия среди субъектов РФ достигают недопустимого уровня: по доле населения, проживающего в неудовлетворительных транспортных условиях в 4,4 раза; по транспортной доступности поселений – в 105 раз; по плотности дорог с твердым покрытием в расчете на 1000 кв.м - в 145 раз [20].

1.2. Роль городского электрического транспорта в экономике города

Технические и эмпирические основания ключевой стратегии устойчивого развития городов в долгосрочном периоде подтверждают необходимость их обеспечения современной системой транспорта общего пользования, которая была бы привлекательна для населения города [2]. Уникальность транспортной сферы города заключается в том, что в ее развитии заинтересованы все: личность, муниципальное сообщество, государство [14]. Ни один город не может расти быстрее, чем его транспорт. С ростом городов по численности населения и территории в геометрической прогрессии возрастает объем работы городского электротранспорта, так как вместе с увеличением количества населения растет и его подвижность (среднее количество передвижений, приходящихся на одного жителя), а расширение территории приводит к увеличению средней дальности поездки каждого пассажира [17]. Территориальное расширение городов вступает в противоречие с необходимостью быстрого перемещения населения от места проживания к месту временного пребывания.

В системе единого хозяйственного комплекса города электротранспорт - одна из основных подсистем инфраструктуры муниципального образования. Он обеспечивает значительную часть трудовых поездок населения, представляя собой составную часть городской инфраструктуры, служащей одной из основ формирования городского хозяйства [2].

Наземным городским электрическим транспортом (трамвай, троллейбус) обслуживается 113 городов Российской Федерации.

На личных автомобилях в стране совершают поездки 10-15% населения городов, а остальное городское население по-прежнему ежедневно пользуется услугами городского общественного пассажирского транспорта, в том числе значительная часть малообеспеченных жителей города. Личные автомобили несколько смягчают транспортную проблему города, но не могут обеспечить ее решение полностью. Безудержный рост парка легковых автомобилей (ежегодный рост числа автомобилей в стране составляет в среднем 10%, а их количество превышает в 7 раз численность, бывшую в СССР) способствует увеличению количества заторов, ДТП, снижению скорости передвижения, ухудшению экологической обстановки.

Зарубежный опыт показывает, что рост автомобилизации неизбежно приводит к конфликту между транспортом общего пользования и индивидуальным. Так, например, если для перевозки 25 тыс. пассажиров в час в одном направлении для подвижного состава трамвая необходимо две полосы, троллейбуса и автобуса - три или четыре, то для легкового автотранспорта - 23 полосы движения. Потребность в дополнительных полосах движения требует расширения проезжей части, строительства новых путей сообщения, что по объективным причинам далеко не всегда возможно, особенно в исторически сложившейся части города.

При этом следует отметить, что перестает решаться одна из основных социальных задач – обеспечение в полном объеме перевозками групп малообеспеченного населения, которые составляют значительную часть жителей города, что в свою очередь соответственно может привести к социальной напряженности в муниципальном сообществе. Проблема еще больше обостряется отсутствием площадей для стоянки легковых автомобилей особенно в центральной части городов.

Потребность населения городов страны в перевозках, осуществляемых общественным городским пассажирским транспортом, сохраняется, несмотря на рост в перевозках индивидуальными транспортными средствами, о чем свидетельствуют в частности, данные по г. Нижнему Новгороду, как одному из крупнейших городов РФ, приведенные в табл. 1.6.

Таблица 1.6

**Структура внутригородских пассажирских перевозок по г.Н.Новгороду
за 2010-2013гг.,%**

№ п.п.	Вид транспорта	Год			
		2010	2011	2012	2013
1	2	3	4	5	6
1	Автобусный транспорт (с учетом сегмента малого предпринимательства)	20,9	11,4	13,9	14,2
2	Городской электротранспорт	52,2	39,3	33,3	27,7
3	Метрополитен	4,7	5,6	6,8	7,3
4	Личный автотранспорт	22,2	43,7	46,0	50,8
Итого		100	100	100	100

Уровень удовлетворения потребности населения города в транспортных передвижениях приведен на рис. 1.4.



Рис. 1.4. Уровень удовлетворения спроса населения города на внутригородские пассажирские перевозки

Таким образом, по данным обследования только 70% всех потребностей населения в транспортном обслуживании фактически реализуется, из них 36 % всех поездок выполняется с соблюдением требований к качеству перевозки пассажиров.

Основной целью ГЭТ является максимально возможное удовлетворение потребностей жителей в транспортной услуге при минимально возможных затратах транспортного предприятия, максимальной безопасности и надежности для пассажиров [4].

Система ГЭТ в составе всего ГОПТ является сферой обслуживания по отношению ко всем организациям и предприятиям города, представляющей собой сложные взаимоотношения казалось бы независимых друг от друга субъектов, но в то же время объединенных единой сетью транспортных услуг, проявляющихся в корреспонденции населения, т.е. потребности его в транспортных связях между адресами связи.

Потребности в транспортных связях по своему назначению можно подразделить в укрупненные группы по видам:

1. Трудовая корреспонденция: адрес связи – место жительства до места работы. С развитием жилищного строительства в 70-80 гг. образовались так называемые «спальные районы», в результате чего резко возросла трудовая корреспонденция.

2. Служебная корреспонденция: адрес связи – передвижения в связи с потребностями предприятий (организаций) во время трудового дня. Она имеет тенденцию к снижению в связи с уменьшением услуг общественного транспорта, обусловленных ростом применения личных транспортных средств, персональных и т.д.

3. Культурно-бытовая корреспонденция: адрес связи – место жительства до культурно-бытовых объектов в нерабочее время: посещение театров, кино, музеев, рынков, магазинов и т.п. Этот вид за последние годы претерпел коренные изменения, связанные с резким снижением посещений культурных заведений гражданами, пользующимися общественным транспортом, увеличением торговых точек в каждом районе, не отличающихся между собой разнообразием продукции, что ведет так же к снижению потребностей к перевозкам общественным транспортом.

Продукцией ГЭТ является величина пассажиропотока, т.е. количество пассажиров, которое должно или может быть перевезено на участке, маршруте, маршрутной сети в целом.

Пассажиропоток характеризуется двумя видами: объемом перевозок и мощностью или напряженностью потоков.

Объем перевозок – это число пассажиров на маршруте в определенном направлении.

Мощность (напряженность) потоков – это количество пассажиров, перевозимое за единицу времени в определенном сечении маршрута и направлении движения.

Оба вида пассажиропотока связаны между собой количеством единиц подвижного со-

става в единицу времени и через сечение маршрута.

Основой оперативной организации движения для получения конечных результатов деятельности предприятия ГЭТ являются данные о величине пассажиропотока. Они определяются в результате изучения спроса на рынке транспортных услуг, для чего имеется несколько методов учета пассажиропотока. Меры изучения пассажиропотока могут быть контактными, т.е. с участием пассажиров (анкетные, талонные), и без непосредственного участия.

Контактные методы изучения требуют осознанной активности пассажиров, что в настоящее время весьма проблематично.

Предпочтительными являются методы изучения без контакта с пассажирами:

- отчетно-статистический - через реализацию билетной продукции кондукторами в салоне и месячных проездных общих, социальных, студенческих, ученических и т.д.;
- натурные – глазомерные счетные внутри или вне салона (табличный метод).

Доминирующее значение на направлениях с мощным пассажиропотоком должен занимать только городской электротранспорт.

Человеческая деятельность (производство, потребление, отдых и т.д.) реализуемая в городе, представляют собой систему видов деятельности. Эта система генерирует потребности в перемещении жителей города, т.е. спрос на транспортные услуги. Он удовлетворяется совокупностью дорог (троллейбус), рельсовых путей (трамвай), подвижного состава (вагоны, машины), остановочных пунктов и т.д., а также формой, в которой эти элементы организованы и функционируют, т.е. транспортной подсистемой ГЭТ, являющейся составной частью транспортной системы города. Функционирование ГЭТ представляет собой вид человеческой деятельности, тесным образом связанной с другими видами деятельности, которые осуществляются в определенной зоне, ограниченной городской территорией.

Общественные отношения, возникающие и складывающиеся между различными участниками (субъектами) транспортной деятельности в области пассажирских перевозок, представляют собой транспортные отношения. Предметом деятельности в транспортных отношениях выступает перемещение пассажира из пункта отправления в пункт назначения.

Основные субъекты транспортных отношений – пассажиры (физические лица), использующие транспортные средства ГЭТ с целью передвижения, но не осуществляющие при этом функции по управлению данными транспортными средствами или иные служебные функции, связанные с поездкой.

Юридические лица, осуществляющие перевозки пассажиров горэлектротранспортом, являются перевозчиками (транспортными операторами).

Органы государственной и муниципальной власти, осуществляющие полномочия и функции регулирования деятельности перевозчиков, установленные действующим законода-

тельством, также являются участниками транспортных отношений.

Устойчивое и эффективное функционирование ГЭТ является важнейшим условием стабилизации и подъема экономики города, ее структурной перестройки, обеспечения целостности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Однако достижение стабильной работы ГЭТ требует и необходимых вложений, ибо характер исторического развития городов на всех этапах определялся диалектической взаимосвязью города с техническими возможностями средств передвижения [2]. Несмотря на это в ряде городов страны отмечается стагнация и даже сокращение объемов целевых бюджетных инвестиций в горэлектротранспорт.

Сложившееся положение с финансированием привело в некоторых городах страны к отмене части маршрутов, прежде всего социальных и соответственно снижению качества транспортного обслуживания населения. Так, за период с 2000г. по 2007г., в стране количество маршрутов сократилось соответственно по трамваю на – 10,6%, троллейбусу – 5,2%. Более того, в ряде городов страны практически стали исчезать некоторые виды городского общественного пассажирского транспорта, которые с согласия городской администрации начали подменяться транспортными средствами частных перевозчиков [7].

Резкое увеличение выпуска автотранспортных средств частных перевозчиков на дороги города привело к снижению экологической защищенности жителей (90% загрязняющих веществ, поступающих в окружающую среду, связано с деятельностью автотранспорта) и росту дорожно-транспортных происшествий. При этом возникает парадоксальная ситуация - администрации городов при сокращении размеров дотации на содержание ГЭТ одновременно требует от транспортных хозяйств обеспечения внутригородских перевозок населения. Транспортные предприятия при отсутствии средств вынуждены сокращать эксплуатационные затраты путем уменьшения выпуска подвижного состава на линию, что не может не сказаться на качестве транспортного обслуживания населения. Резервы средств администрации многих городов изыскивают путем сокращения численности персонала транспортных предприятий ГЭТ. Ускоренное старение ГЭТ, не сопровождающееся адекватным обновлением его парка, грозит вытеснением с рынка транспортных услуг муниципальных перевозчиков и заменой их частными перевозчиками, ростом безработицы среди специалистов транспортной области, ухудшением транспортного обслуживания малообеспеченных слоев городского населения.

Развитие ГЭТ в мировой практике рассматривается как средство смягчения негативного влияния повсеместной автомобилизации в агломерациях и крупных городах.

В связи с большими провозными способностями ГЭТ обеспечивает значительные пассажиропотоки на ограниченных городских территориях, имеет лучшие, чем легковые автомо-

били, параметры безопасности движения и экологии (особенно городской электротранспорт). Исходя из вышеизложенного, следует, что в настоящее время наступает острая необходимость рассмотрения «транспортной» проблемы города, решение которой видится в реализации следующих направлений:

- полной или частичной коммерциализации городского пассажирского транспорта;
- комплексное развитие городского электротранспорта и коммерческого пассажирского транспорта.

Практика зарубежных стран показала, что реализация первого направления далеко не лучшее решение «транспортной» проблемы. Подобный подход позволит освободить администрации городов от бюджетного финансирования транспортных хозяйств, но при этом будет нанесен серьезный социально-экономический и экологический урон муниципальному образованию, устранение которого в перспективе потребует значительных затрат средств и времени для устранения последствий.

Снижение доли или полная замена городского электротранспорта, построенного на основе научного расчета в рамках генеральных планов развития городов, транспортом субъектов малого предпринимательства (маршрутных такси) потребует значительного увеличения парка частного автотранспорта из-за его низкой провозной способности, что в свою очередь приведет к увеличению загрузки УДС, ухудшению экологической обстановки в городе и сокращению объема социальных перевозок.

Широкое применение транспортных средств частного предпринимательства только усугубит положение ГЭТ и не обеспечит решения социальных задач [11].

Таким образом, жизнеобеспечение муниципального образования требует взвешенного подхода к использованию ГЭТ и транспорта частного предпринимательства на основе комплексной транспортной схемы города. Поэтому наиболее приемлемым в настоящий период для всех участников транспортного процесса (населения и перевозчиков) является второе направление, предусматривающее на основе системного подхода оптимизацию маршрутной системы города с учетом взаимных интересов перевозчиков различных форм собственности, обновление материальной базы и совершенствование управления работой ГЭТ. Зарубежный опыт показывает, что транспортное обслуживание населения в городах Европы успешно обеспечивается совместно муниципальными и частными перевозчиками.

В условиях реформирования экономики усиливается взаимосвязь развития горэлектротранспорта с развитием других отраслей хозяйства и социальной сферы города, которая предъявляет особые требования к организации функционирования ГЭТ в отношении направлений, объемов и качества перевозок пассажиров. Это в свою очередь приводит к расширению транспортно-экономических связей, росту подвижности городского населения и улуч-

шению условий его жизни.

Уровень развития городского электротранспорта имеет одновременно экономическое и социальное значение в их органическом единстве и взаимосвязи.

К экономическим значениям следует отнести эффект, полученный за счет снижения потерь рабочего времени в отраслях материального производства и непромышленной сфере из-за уменьшения опозданий на работу, роста производительности общественного труда, повышения качества продукции вследствие снижения транспортной усталости трудящихся.

Для пассажиров пользование ГЭТ связано, прежде всего, с экономией времени и сил, затрачиваемых на передвижение. Так, скорость пешехода в городе составляет 4 км/ч (для городов с населением свыше 1 млн. жителей - 5 км/ч). Максимальная эксплуатационная скорость трамвая составляет 21,7 км/ч, троллейбуса – 24,9 км/ч [19], поэтому передвижение ускоряется в 4 (5) раз.

Повышение скорости движения подвижного состава ГЭТ расширяет радиус доступности - расстояние, на которое целесообразно производить перемещение по совокупности ограничений социального, экономического, медико-физиологического, психологического и другого характера.

Сэкономленное время используется людьми для отдыха, развития личности, получения дополнительного заработка, воспитания детей и других лично и социально значимых целей. Вместе с тем, при снижении качества транспортного обслуживания ниже допустимых пределов, это может стать причиной транспортной усталости. Исследованиями ученых установлено, что ежедневные затраты времени на транспортные передвижения не должны превышать 1 ч 6 мин. В противном случае у пассажиров возможно появление различных физиологических расстройств.

Установлено также, что каждые 10 мин, проведенные в переполненном подвижном составе городского транспорта, приводят к снижению производительности труда рабочих-сдельщиков в среднем на 4 %. У лиц с повременной системой оплаты производительность труда снижается еще больше. Поэтому при организации пассажирских перевозок особое внимание следует обращать на обеспечение надлежащего качества транспортного обслуживания населения, снижение транспортной усталости.

Большинство людей ежедневно затрачивают на транспортные передвижения значительное время. Прежде всего, это касается жителей крупных городов, а также жителей пригородных зон.

Ежедневные затраты времени на поездки увеличиваются с ростом численности населения городов, достигая в городах-гигантах (свыше 1 млн жителей) двух и более часов.

Свободное время работающего человека составляет примерно 7 ч в сутки (8 ч - работа и

9 ч - сон и личное время). Следовательно, при средних затратах времени на поездки 1 ч 30 мин в сутки, транспорт «забирает» более 1/5 свободного времени. Исходя из этого, следует, что в обеспечении жизнедеятельности населения муниципальных сообществ на должном уровне, роль городского электротранспорта значительно возрастает.

Качество, с которым спрос на перевозки удовлетворяется городским электротранспортом, представляет собой уровень транспортного обслуживания населения города трамваем и (или) троллейбусом. От качества работы транспорта во многом зависят культурно-бытовые условия жизни населения города, использование свободного времени и социальный уровень развития общества в целом. Невозможно говорить о социальной сплоченности общества и созидательном развитии муниципальных образований, если не решен вопрос обеспечения жизнедеятельности населения города [17]. Решение этого вопроса во многом зависит от качества и эффективности работы ГЭТ. Однако в сознании большинства населения городской электротранспорт нередко воспринимается как периферийная область экономики города.

Первичными отраслями жителям города представляется производство конечной продукции, а перевозка людей - вроде бы вторична. Тем более, что этот вид деятельности рассматривается как обычная сфера услуг (обслуживание).

Однако неудовлетворительная работа ГЭТ приводит к резкому ухудшению транспортного обслуживания, а ее прекращение - к дезорганизации деятельности города как системы. Поэтому городской электротранспорт - не просто сектор экономики города, но и фактор ее развития, поскольку обеспечивает мобильность важнейшего фактора производства как рабочая сила.

Уровень обслуживания может оказывать вполне определенные эффекты на пользователи транспортной системой жителей города, которые по различным причинам ею не пользуются. Эти эффекты вызывают изменения как в самой транспортной системе, так и в системе жизнедеятельности населения города. Например, увеличение продолжительности поездок в общественном транспорте между периферийными районами и центром города может привести к решению о строительстве новой или продлении действующей линии метро (т.е. вызвать изменения самой транспортной системы) или к решению о перемещении некоторых видов деятельности - производственных предприятий, центров обучения, предприятий сферы услуг и т.п. - в отдаленные районы города (т.е. вызвать изменения в системе человеческой деятельности). Эти изменения, в свою очередь, вызовут новое равновесие, создавая изменения направленности и мощности пассажиропотока в городе, которая может быть лучше или хуже предыдущей в зависимости от ее воздействия на жителей.

Социально-экономическое значение городского электротранспорта приведено на рис. 1.5.



Рис.1.5. Социально-экономический результат деятельности городского электротранспорта

При переходе на более гибкую и мобильную платформу хозяйствования горэлектротранспорт становится не только обязательным условием производства, но и гарантом эффективной реализации хозяйственных связей, ускорения оборота фондов и интенсификации всего общественного производства города.

1.3. Соотношение в развитии городских отраслей производства и перевозочной работы электротранспорта

Определение оптимальных соотношений между численностью населения города (особенно работающих групп населения) и объемом перевозок - проблема, имеющая первостепенное значение для планирования развития транспорта и для развития других отраслей городского хозяйства.

Транспорт – создает условия для планомерного развития всего общественного производ-

ства, концентрации, кооперирования и комбинирования предприятий, углубления территориального разделения труда, а также связывает в городскую единую систему отрасли народного хозяйства. Территориальное разделение труда осуществляется путем последовательного развертывания в районах города материального производства соответственно имеющимся для их развития природным, экономическим и социальным условиям. Непосредственным выражением общественного разделения труда являются межрайонные и внутрирайонные транспортные связи, главными факторами формирования которых являются территориальное размещение производства и потребление продукции, проживание, структурные изменения в общественном производстве.

Исследование проблем формирования и совершенствования транспортных связей основных отраслей городского хозяйства выявили необходимость правильного учета транспортного фактора при территориальном размещении производительных сил. Из возможного многообразия вариантов размещения предприятий и соответствующих транспортных связей выбирается оптимальный вариант, обеспечивающий минимум затрат на производство и реализацию транспортной продукции предприятиями ГЭТ.

Недооценка роли транспортного фактора при размещении производства на территории города приводит к ошибкам в планировании развития мощностей электротранспорта на важнейших направлениях транспортной сети, вызывая непроизводительные расходы материальных, финансовых и трудовых ресурсов транспортных предприятий.

Решающее влияние на рост перевозочной работы оказывают темпы роста производства, структурные и качественные изменения в отраслях городского хозяйства и территориальное размещение производства.

Для учета транспортного фактора при оптимизации размещения производства используются специальные показатели удельных затрат транспорта, приспособленные к решению конкретных задач с учетом специфики и условий выполняемых расчетов. При этом особенно должно учитываться намечаемое размещение прироста численности работающих: на расширяемых и реконструируемых действующих предприятиях или на вновь сооружаемых предприятиях, или же необходимость заново рассмотреть размещение всего объема производства продукции на действующих и строящихся предприятиях в городе с полным пересмотром всех транспортных связей.

Совершенствование пропорций, дальнейшее развитие и углубление специализации, кооперирования и комбинирования предприятий города в сочетании с техническим перевооружением городского электротранспорта, повышением качества транспортного обслуживания населения будут способствовать изменению и росту пассажирооборота, изменению в территориальном размещении промышленного производства.

2. ПЛАНИРОВАНИЕ ДОХОДОВ, ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ И СЕБЕСТОИМОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ГОРОДСКОМ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТЕ

2.1. Формирование и виды доходов транспортного предприятия горэлектротранспорта

Выручкой (доходом) предприятия (организации) признается увеличение экономических выгод в результате поступления активов и погашения обязательств, приводящих к увеличению капитала этого предприятия (организации).

Выручка (доход) в соответствии с правилами ведения бухгалтерского учета ПБУ 9/99 состоит из следующих групп доходов:

- доходы от обычных видов деятельности;
- прочие операционные, внереализационные и чрезвычайные доходы.

Доходами от обычных видов деятельности являются выручка от пассажирских перевозок, выручка от прочих видов деятельности.

Прочими операционными доходами являются: поступления, связанные с предоставлением за плату во временное пользование активов, с участием в уставных капиталах других организаций; поступления от продажи основных средств и иных активов; проценты, полученные за предоставление в пользование денежных средств транспортного предприятия, а также проценты за использование банком денежных средств, находящихся на счете транспортного предприятия в этом банке.

К внереализационным доходам относятся: штрафы, пени, неустойки за нарушение условий договоров; активы, полученные безвозмездно; поступления в возмещение причиненных убытков; прибыль прошлых лет, выявленная в отчетном году; суммы дооценки активов и др.

Чрезвычайными доходами считаются поступления, возникающие как последствия чрезвычайных обстоятельств хозяйственной деятельности транспортного предприятия (стихийного бедствия, пожара, аварии), страховые возмещения и др.

Выручка (доходы) от пассажирских перевозок представляет собой суммы, начисленные за перевозки пассажиров, багажа, а также за дополнительные операции, связанные с перевозками пассажиров, и признается по моменту оформления проездных и перевозочных документов на уровне транспортного предприятия.

В состав выручки (доходов) от перевозок пассажиров включаются тарифные платежи и сборы за дополнительные услуги.

2.2. Состав и структура эксплуатационных расходов

Цель планирования эксплуатационных расходов – обеспечение выполнения заданного объема перевозок (работ, услуг) экономически обоснованным уровнем денежных средств.

Планируются эксплуатационные расходы по транспортным предприятиям, маршрутам и линейным производственным структурам.

Эксплуатационные расходы состоят из текущих затрат, необходимых для выполнения перевозок, пассажиров.

Планирование и учет эксплуатационных расходов ведутся в соответствии с номенклатурой расходов основных видов хозяйственной деятельности транспортных предприятий ГЭТ.

В этом документе изложены принципы группировки расходов по признакам их классификации, порядок определения состава затрат, включаемых в те или иные группы расходов, последовательность распределения расходов по основным видам хозяйственной деятельности городского электротранспорта.

В Номенклатуре расходов выделены основные признаки их классификации: по элементам затрат, статьям номенклатуры, отраслевым хозяйствам, по связи с производственным процессом, по укрупненным видам работ (УВР), видам деятельности и способу учета. Кроме того, в соответствии с Положением по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99 в Номенклатуре выделены расходы, отличные от расходов по обычным видам деятельности, которые считаются «прочими расходами». К прочим расходам относятся операционные, внереализационные и чрезвычайные расходы.

Структура эксплуатационных затрат ГЭТ по статьям расходов приведена в табл.2.1

Таблица 2.1

Структура эксплуатационных затрат по городскому электротранспорту

№ п.п.	Статьи расходов	Городской электрический транспорт	
		трамвай	троллейбус
1	2	3	4
1	Основная и дополнительная заработная плата персонала предприятия с начислениями по социальному страхованию	+	+
2	Содержание и профилактическое обслуживание подвижного состава	+	+
3	Периодические ремонты подвижного состава	+	+
4	Износ и ремонт авторезины	-	+
5	Оплата за топливо	-	-
6	Оплата переменного тока	+	+
7	Смазочные и прочие эксплуатационные материалы	+	+
8	Содержание и ремонт контактно-кабельной сети	+	+
9	Содержание и ремонт тяговых подстанций	+	+
10	Прочие расходы	+	+
11	Амортизационные отчисления на капитальный ремонт	+	+
12	Амортизационные отчисления на полное восстановление	+	+

Примечание: «+» затраты имеются; «-» затраты отсутствуют

В процессе образования себестоимости транспортной продукции затраты принимают прямое или косвенное участие. К прямым относятся расходы, которые могут быть непосредственно включены в себестоимость единицы транспортной продукции, а к косвенным –

общехозяйственные, общепроизводственные, расходы коммерческие на содержание и эксплуатацию оборудования.

При определении себестоимости продукции на городском электротранспорте возникают затруднения в непосредственном отнесении как прямых, так и косвенных расходов на единицу транспортной продукции (один пассажиро-км), так как ни одна из статей затрат непосредственно не зависит от объема перевозок и не устанавливается прямо на одного пассажира, исходя из чего осуществляется деление затрат на постоянные и переменные.

К постоянным расходам на ГЭТ относят те, которые не зависят от общего пробега подвижного состава (ПС). Это накладные расходы и заработная плата водителей с начислениями. Постоянные - не меняются от объема эксплуатационной работы и определяются назначением, мощностью и технической оснащенностью транспортного предприятия. Постоянные издержки неизменны для каждого из релевантных периодов.

Переменные затраты (на смазочные материалы, электроэнергию, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, амортизационные отчисления по подвижному составу и т.д.) изменяются пропорционально производным натуральным показателям (пробег, выпуск подвижного состава и т.д.),

Постоянные расходы составляют около 60% всех расходов на эксплуатацию, переменные - 40%.

Сумма постоянных и переменных издержек составляет валовые издержки транспортного предприятия ГЭТ.

На величину эксплуатационных расходов оказывают влияние: объем перевозок, техническая оснащенность ГЭТ, внедрение прогрессивных технологий, интенсивность использования и обновления технических средств, уровень производительности труда, нормативы затрат потребляемых материальных ресурсов и цены на них, а также многие другие факторы.

Эксплуатационные расходы планируются и учитываются по статьям Номенклатуры.

Каждой статье расходов присвоен определенный номер и установлен измеритель, в соответствии с которым определяется величина расходов данной статьи. В Номенклатуре расходов расширено количество статей и изменен порядок присвоения номеров для отдельных групп расходов и расходов по видам деятельности.

2.3. Планирование эксплуатационных расходов

Планирование эксплуатационных расходов осуществляется по элементам затрат и по статьям расходов.

В настоящее время при планировании расходов применяется бюджетный метод, основанный на применении удельных норм затрат, с учетом особенностей условий их работы по

регионам страны, внедрения ресурсосберегающих технологий, прогрессивных форм организации производства и ценовой политики.

Управление затратами требует не только целенаправленного планирования и регулирования затрат на основе применения дифференцированных технических и экономически обоснованных норм расходов, но и анализа, контроля их выполнения, а также постоянного обновления нормативной базы расчета затрат.

Совершенствование системы бюджетирования и нормирования эксплуатационных расходов по элементам затрат и особенно по фонду оплаты труда является сложной экономической проблемой. Ее решение требует детальной работы экономистов и технических работников всех уровней транспортного предприятия по формированию нормативных баз организации управленческого учета, систематизации их расчета.

Планирование эксплуатационных расходов транспортных предприятий ГЭТ производится по однородным видам затрат, т.е. по экономическим элементам. Наибольший удельный вес в эксплуатационных расходах занимают расходы по оплате труда.

Фонд оплаты труда планируется, исходя из лимита численности персонала, занятого на перевозках, и среднемесячной заработной платы.

Численность работников по перевозкам рассчитывается с учетом задания на рост производительности труда тремя способами: по объему работы и нормам выработки или нормам времени; по числу производственных объектов и нормам затрат труда на один объект; по числу хозяйственных единиц и штатным расписаниям.

Размер среднемесячного заработка устанавливается, исходя из принятых на предприятии форм, систем, условий оплаты труда различных профессий, доплат и премий.

Фонд оплаты труда представляет собою произведение среднемесячного заработка на контингент работников. При этом рассчитывают явочную численность работников и численность работников, находящихся в отпусках и выполняющих государственные и общественные обязанности. Выплаты работникам за дни болезни не входят в фонд заработной платы, так как они производятся из фонда социального страхования. Также не включаются в фонд заработной платы компенсации за неиспользованный отпуск, командировочные, единовременные премии, премии за изобретения и технические усовершенствования.

Расходы на материалы, электроэнергию рассчитывают по величине этих видов ресурсов, необходимой для выполнения планируемого объема перевозок (видов работ и услуг), и цене единицы соответствующего ресурса.

Количество ресурсов определяется разными способами:

- по объему работ и нормам затрат на единицу соответствующего измерителя. Этот способ является основным, им определяют расходы топлива и электроэнергии на движение ПС

ГЭТ, расход материалов на эксплуатацию и ремонт подвижного состава и др.;

- по потребному контингенту отдельных групп работников и нормам на одного работника (расходы на спецодежду, суточные, командировочные и др.);
- по количеству оборудования, устройств и нормам затрат на каждую единицу (расходы на текущее содержание рельсового пути, контактно-кабельной сети, отопление, освещение зданий и т.д.);
- по числу структурных предприятий и укрупненным нормам затрат ресурсов на каждое из них (общехозяйственные расходы).

Материальные затраты планируют по объему работы подвижного состава и нормам расхода на единицу работы, по контингенту отдельных групп работников и нормам затрат на одного человека.

По тем статьям расходов, где не представляется возможным воспользоваться расчетно-нормативными способами расчета расходов на материалы и другие затраты, используют отчетные данные (исключая непроизводительные затраты) и корректируют их применительно к условиям планируемого периода. Основной путь сокращения расходов на материалы заключается в повышении качества эксплуатационной и ремонтной работы, производительности труда, внедрении высокоэффективной технологии работы и прогрессивных норм расхода материалов, снижении цен на них.

Амортизационные отчисления планируются исходя из среднегодовой стоимости основных средств и норм отчислений на их полное восстановление. Исходными данными являются сведения о наличии основных средств на начало планируемого периода и их структура по важнейшим видам и группам, а также данные о намечаемом их поступлении и выбытии.

2.4. Себестоимости пассажирских перевозок на городском электротранспорте

Важнейшим показателем экономической эффективности производства транспортной продукции является себестоимость перевозок. От ее уровня зависят финансовые результаты деятельности транспортных предприятий ГЭТ, темпы расширенного воспроизводства, финансовое состояние субъектов хозяйствования.

Себестоимость продукции транспортного предприятия - это денежное выражение затрат транспортного предприятия ГЭТ на производство транспортной продукции.

Продукцией городского электротранспорта является перевозка, а видами продукции с учетом признаков классификации расходов по видам деятельности – пассажирские перевозки, а также по категориям подвижного состава, операциям перевозочного процесса, по типам трамвайных вагонов (троллейбусных машин), и т.д.

Себестоимость этих видов продукции различна. Она рассчитывается делением расходов,

относящихся к определенному виду продукции, на количество единиц этого вида продукции.

Себестоимость рассчитывается для перевозок горэлектротранспортом - на 1000 вагоно(машино)-км. Себестоимость пассажирских перевозок, рассчитанная по разным измерителям, приведена в табл. 2.2.

Таблица 2.2

Себестоимость пассажирских перевозок городским электротранспортом по измерителям

№ п.п.	Показатель
1	2
1	Эксплуатационные расходы на единицу подвижного состава в движении, тыс. руб.
2	Среднесуточная продолжительность работы, час
3	Эксплуатационная скорость, км/час
4	Годовой натуральный пробег единицы подвижного состава, тыс. км
5	Годовая нагрузка на единицу подвижного состава в движении, тыс. пассажиров
6	Средняя дальность поездки, км
7	Средняя наполняемость по пассажирообороту, пассажиро-км/вагоно (машино)-км
8	Средняя наполняемость по перевозке, пассажиров/вагоно (машино)-км
9	Средняя расчетная вместимость единицы подвижного состава, мест
10	Среднесуточный коэффициент использования вместимости
11	Себестоимость одного вагоно (машино)-км, руб.
12	Себестоимость одного место - километра, руб.
13	Себестоимость одного пассажира - км, руб.
14	Себестоимость одного вагоно (машино)-км, руб.
15	Себестоимость перевозки одного пассажира, руб.

В себестоимости отражается уровень технической оснащенности, организации труда и производства, использование основных фондов, полноты сбора выручки, режима экономии и т.д. Изменение себестоимости прямо связаны с ростом или снижением убытков от эксплуатации подвижного состава ГЭТ.

Специфическое для городского электротранспорта единство во времени и пространстве процессов производства и реализации транспортной продукции приводит к тому, что себестоимость перевозок отражает в интегрированной форме издержки производства и издержки обращения.

Себестоимость перевозок (работ и услуг) включена в механизм регулирования экономических взаимоотношений между предприятиями городского электротранспорта и пользователями их услуг (пассажирами), между транспортной отраслью и государством.

Состав затрат, включаемых в настоящее время в себестоимость перевозок, значительно расширен. Это обусловлено переходом к рыночным отношениям и соответственно появлением новых групп расходов.

Себестоимость перевозок рассчитывается по расходам, связанным с основной деятельностью. Расходы по подсобно-вспомогательной деятельности в себестоимость перевозок не включаются.

На себестоимость перевозок оказывают влияние объем перевозок, дальность перевозки пассажиров, величина качественных показателей использования подвижного состава, применение новых прогрессивных видов техники и технологий, нормирование трудовых и материальных ресурсов, производительность труда, уровень цен на ресурсы и технические средства, совершенствование информационной базы учета и форм отчетности, а также метод калькулирования себестоимости по видам продукции, работ и услуг.

Расходы определяются следующими способами:

- часть расходов непосредственно относится на определенный вид продукции (это прямые расходы). Удельный вес прямых расходов при выделении расходов по пассажирским перевозкам составляет более 40%. По видам деятельности, укрупненным видам работ, по операциям перевозочного процесса доли прямых расходов неодинаковы;
- остальные расходы (косвенные) распределяются либо пропорционально затратам тех или иных измерителей, показателей, либо пропорционально ранее распределенной заработной плате производственного персонала.

Для тарифных целей и решения отдельных технико-экономических задач определяют себестоимость конкретных перевозок (например, по конкретным маршрутам следования, в определенных типах подвижного состава и т. д.).

2.5. Зависимость эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок от объема пассажирских перевозок

При увеличении объема перевозок общая сумма эксплуатационных расходов увеличивается, но медленнее, чем изменяется объем перевозок. Зависимость эксплуатационных расходов от объема перевозок – прямая замедленная. Степень изменения себестоимости перевозок от объема работы определяется соотношением удельного веса зависящих и условно-постоянных расходов.

Определение зависимости эксплуатационных расходов и себестоимости от объема перевозок производится для трех временных вариантов анализа:

- *текущий (годовой, квартальный) вариант* учитывает изменение расходов, отражающееся в финансовой отчетности данного периода. Удельный вес зависящих расходов колеблется в пределах 25–40 %;
- *основной вариант анализа* предполагает, что изменение объема перевозок происходит при неизменных величинах пропускной способности маршрутной сети, качественных показателей использования подвижного состава, норм расхода энергетических и других видов ресурсов.

К зависящим расходам в этом варианте относится весь перечень расходов, непосред-

ственно связанных с объемом перевозок и меняющихся при его изменении прямо пропорционально объему перевозок. Удельный вес зависящих расходов составляет 40–55 %. Этот временной вариант является основным вариантом анализа;

- *перспективный вариант* с увеличением пропускной способности и с изменением качественных показателей использования подвижного состава горэлектротранспорта и расходных норм учитывает, кроме изменения зависящих расходов, изменение части условно-постоянных расходов, в результате чего удельный вес зависящих расходов от объема перевозок увеличивается до 55–70%.

Общая величина расходов при увеличении объема перевозок увеличивается замедленно; себестоимость перевозок замедленно снижается, причем себестоимость в части зависящих расходов остается постоянной, а в части условно-постоянных расходов изменяется обратно пропорционально изменению объема перевозок.

В условиях рынка для принятия решений необходима соответствующая информация о себестоимости.

Для различных целей используются разные показатели себестоимости. В зарубежной литературе при калькулировании затрат для конкретных задач исчисляется «ограниченная себестоимость», определяемая по системе «директ-костинг» и включающая в себя только прямые переменные издержки. Этот метод применим для расчета себестоимости отдельных видов деятельности и укрупненных видов работ.

Для калькулирования расходов по системе «директ-костинг» необходим учет прямых переменных затрат, непосредственно связанных с производством транспортной продукции. При этом критерием точности расчета себестоимости становится не столько полнота затрат, включаемых в нее, сколько способ их отнесения на отдельные виды работ. Поэтому транспортные предприятия ГЭТ должны иметь определенную свободу в вопросах калькулирования себестоимости для конкретных целей, в способах распределения косвенных общехозяйственных расходов, в обосновании полноты учета затрат.

По своей сути издержки не могут быть исключительно постоянными или переменными. Влияние на их величину и поведение факторов на ГЭТ столь велико и сложно, что в большинстве случаев они являются условно-переменными (или условно-постоянными).

Таким образом, в определенных условиях работы и во временных периодах изменяются не только переменные, но и постоянные расходы.

Анализ структуры себестоимости по статьям калькуляции предприятий горэлектротранспорта показывает, что свыше 40% всех расходов по эксплуатации трамвайного хозяйства и свыше 50% всех расходов троллейбусного хозяйства приходится на расходы по движению, а в их составе - в основном на заработную плату водителей и оплату электроэнергии.

На втором месте – расходы на содержание и ремонт подвижного состава, на третьем – на содержание и ремонт пути.

Расходы только по трем элементам - электроэнергия, амортизационные отчисления и заработная плата - составляют 79,9% всех расходов для троллейбуса и 91,5% для трамвая (см. табл. 2.3).

Таблица 2.3

Структура себестоимости транспортной продукции ГЭТ, %

Вид городского транспорта	Элементы затрат					Всего
	Заработная плата	Амортизационные отчисления	Вспомогательные материалы	Электроэнергия	Прочие расходы	
1	2	3	4	5	6	7
Трамвай	52,1	29,8	4,4	9,6	4,1	100,0
Троллейбус	50,9	20,6	10,1	8,4	10,0	100,0

Расчет удельной себестоимости или эксплуатационных расходов, приходящихся на единицу транспортной продукции, представляет собой калькуляцию себестоимости.

Удельная себестоимость значительно выше тарифов, что определяет убыточность городского электротранспорта.

2.6. Методы расчета себестоимости пассажироперевозок и анализа затрат на городском электротранспорте

Определение себестоимости пассажирских перевозок, выполняемых ГЭТ, осуществляется с помощью расчетных методов, отличающихся от среднedorожных. К расчетным методам относятся:

1. Метод расчета расходов по отдельным статьям номенклатуры (метод непосредственного расчета).
2. Метод единичных расходных ставок.
3. Метод укрупненных расходных ставок.
4. Метод коэффициентов изменения среднedorожной себестоимости перевозок.
5. Метод удельных весов расходов.
6. Метод коэффициентов влияния.

Метод непосредственного расчета себестоимости заключается в последовательном рассмотрении расходов каждой статьи, относящейся на конкретные перевозки, и выделении из нее части расходов, которую нужно отнести на данные перевозки.

Порядок распределения прямых производственных расходов иной, чем общих расходов для всех мест их возникновения и общехозяйственных расходов.

Метод единичных расходных ставок наиболее часто используют в технико-

экономических расчетах. Расходные ставки – это зависящие расходы, приходящиеся на единицу калькуляционного (расчетного) измерителя. Их рассчитывают по среднedorожным данным.

Важным обобщающим показателем, характеризующим себестоимость транспортной продукции в целом по предприятию ГЭТ является «Затраты на единицу произведенной транспортной продукции». Динамика удельных затрат на единицу транспортной продукции определяется в соответствии с факторной моделью (см. рис. 2.1) за счет изменения:



Рис. 2.1. Структурно-логическая модель факторного анализа затрат на единицу транспортной продукции ГЭТ

- общего объема пассажирских перевозок

$$\Delta V\Pi_{общ} = \frac{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot YZ_{пер.0}) + Z_{пост.0}}{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot C_{i0})} - \frac{\Sigma(V\Pi_{общ0} \cdot YZ_{пер.0}) + Z_{пост.0}}{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot C_{i0})} ; \quad (2.1)$$

- уровня удельных переменных затрат

$$\Delta YZ_{пер.} = \frac{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot YZ_{пер.1}) + Z_{пост.0}}{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot C_{i0})} - \frac{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot YZ_{пер.0}) + Z_{пост.0}}{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot C_{i0})} ; \quad (2.2)$$

- размера постоянных затрат

$$\Delta YZ_{пост..} = \frac{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot YZ_{пер.1}) + Z_{пост.1}}{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot C_{i0})} - \frac{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot YZ_{пер.1}) + Z_{пост.0}}{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot C_{i0})} ; \quad (2.3)$$

- изменения цен на транспортную продукцию

$$\Delta YZ_{ц} = \frac{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot YZ_{пер.1}) + Z_{пост.1}}{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot C_{i1})} - \frac{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot YZ_{пер.1}) + Z_{пост.1}}{\Sigma(V\Pi_{общ1} \cdot C_{i0})} ; \quad (2.4)$$

Нижний индекс равный «1» означает отчетный период, а «0» - базисный

2.7. Влияние качества эксплуатационной работы и показателей использования подвижного состава на себестоимость перевозок

Качество эксплуатационной работы является средством повышения уровня транспортного обслуживания и показателей конъюнктуры транспортного рынка.

Экономическую оценку мероприятий по повышению качества эксплуатационной работы горэлектротранспорта можно выполнить, используя **метод укрупненных расходных ставок**.

Этот метод может применяться в зависимости от поставленной задачи и производиться для разных вариантов анализа.

При этом методе расчет себестоимости пассажирских перевозок для неизменных пропускных способностей перегонов и остановочных пунктов выполняется только в части зависящих от объема перевозок расходов.

Изменение качественных показателей использования ПС оказывает влияние на экономические показатели работы ГЭТ: эксплуатационные расходы, доходы, прибыль.

Экономическая оценка влияния качественных показателей использования подвижного состава на величину себестоимости перевозок может выполняться разными методами в зависимости от поставленных целей расчетов и их необходимой точности.

В тех случаях, когда требуется высокая точность расчетов, целесообразно применение **метода единичных расходных ставок**.

При выполнении ориентировочных расчетов для сокращения их трудоемкости и продолжительности вычислительного процесса целесообразно использовать **метод укрупненных расходных ставок** либо **метод коэффициентов влияния**.

Основными источниками снижения себестоимости пассажирских перевозок являются - увеличение объема перевозок и сокращение затрат (см. рис.2.2).

Увеличение объема пассажирских перевозок на данных производственных мощностях транспортного предприятия ГЭТ не только повышает размеры собранной выручки, но и уменьшает амортизацию и другие постоянные затраты, приходящиеся на единицу транспортной продукции.

Повышение эффективности использования фондов транспортного предприятия (получение наибольшей прибыли на 1 руб. основных фондов и оборотных средств) достигается в результате увеличения производительности подвижного состава горэлектротранспорта (трамвайных вагонов, троллейбусных машин).

Транспортное предприятие должно рационально использовать подвижной состав и другие основные фонды, которые в конкретных условиях эксплуатации могут обеспечить наиболее высокую производительность и меньшую себестоимость транспортной продукции.



Рис. 2.2. Состав резервов снижения себестоимости транспортной продукции на ГЭТ

По мнению специалистов, увеличение на 1% коэффициента использования подвижного состава обеспечивает снижение себестоимости перевозок на 0,5% и повышение производительности работы подвижного состава на 0,9%. Отсюда вытекает, что главным фактором снижения себестоимости перевозок по элементам затрат является увеличение коэффициента использования пробега и пассажироместимости подвижного состава ГЭТ.

Достижение результативности вышеуказанных показателей невозможно без повышения эффективности системы оперативного управления перевозками (СОУП).

Факторы влияния СОУП на резервы снижения себестоимости пассажирских перевозок городским электротранспортом приведены на рис.2.3.



Рис. 2.3 Факторы влияния системы оперативного управления пассажирскими перевозками на себестоимость транспортной продукции городского электрического транспорта

2.8. Финансовое управление на городском электротранспорте

Финансовая деятельность транспортного предприятия ГЭТ подразделяется на три функциональные области: текущую, инвестиционную и финансовую.

Под *текущей* понимается деятельность, направленная на извлечение «условной» прибыли, связанной с реализацией транспортной продукции и прочих видов деятельности.

К *инвестиционной* относится деятельность, связанная с капитальными вложениями в связи с приобретением имущества и нематериальных активов, а также их продажей, с осуществлением долгосрочных финансовых вложений в другие предприятия.

Под *финансовой* понимается деятельность, связанная с осуществлением краткосрочных финансовых вложений.

Финансы транспортного предприятия представляют собой денежные отношения, по-

средством которых осуществляются вышеперечисленные виды деятельности.

Многообразие финансовых отношений возникает при формировании, распределении и использовании денежных средств. Это отношения складываются на уровне предприятия в целом и его структурных подразделений; с бюджетом и внебюджетными фондами; с кредитной системой; со страховыми организациями и налоговыми органами; с инвестиционными институтами и другими хозяйствующими субъектами.

Финансовые отношения в любом транспортном предприятии охватывают отношения с потребителями транспортных услуг (пассажирами), с поставщиками и покупателями других видов продукции предприятия, заказчиками и подрядчиками, с филиалами и дочерними организациями и др.

Внутри транспортного предприятия финансовые отношения возникают при формировании собственного капитала (основного и оборотного), в процессе образования и распределения прибыли, образования фондов и ресурсов. Они охватывают также отношения с персоналом по оплате труда.

Финансовые отношения с бюджетом складываются в процессе уплаты налогов и других платежей, при получении ассигнований из бюджета, субсидий и субвенций, в процессе получения и возврата бюджетных кредитов.

Отношения транспортного предприятия с внебюджетными фондами происходят при перечислении средств в государственные внебюджетные фонды как социального, так и производственного назначения.

Финансово-кредитные отношения с банковской системой включают в себя: операции по безналичным расчетам, связанным с получением и погашением кредитов, уплатой процентов за кредит; другие услуги банков, лизинг, факторинг, форфейтинг и другие операции.

Со страховыми организациями финансовые отношения определяются условиями имущественного и личного страхования, развитием новых форм страхования ответственности, финансовых и коммерческих рисков.

С налоговыми органами они возникают при уплате налогов и сборов в бюджет и внебюджетные фонды, при уплате штрафов, пени за нарушения сроков уплаты налогов и сборов.

Разнообразные виды финансовых отношений транспортного предприятия, выраженные в денежной форме, могут быть как односторонними, так и взаимными, отражающими движение денежных средств от хозяйствующих субъектов и поступающих к ним. Соотношение встречных денежных потоков, преобладание одного или другого направления влияет на финансовое состояние транспортного предприятия и определяет ее развитие. Главная задача транспортного предприятия - обеспечение эффективного размещения и использования де-

нежных средств для его устойчивого развития.

Основным источником формирования финансовых ресурсов, обеспечивающим экономическую независимость транспортного предприятия, выступают собственные средства: уставный капитал, прибыль. Источником пополнения финансовых ресурсов могут являться поступления в виде страховых возмещений от страховых организаций, заемные средства, в том числе банковский кредит.

Основополагающими принципами деятельности транспортного предприятия в финансовой области являются:

- принцип самостоятельности в принятии решений по управлению финансами;
- принцип частичного самофинансирования эксплуатационной деятельности;
- принцип материальной заинтересованности работников транспортного предприятия в результатах труда;
- принцип материальной ответственности с учетом правового обеспечения;
- принцип финансового резервирования средств на случай временных хозяйственных затруднений.

Принцип самостоятельности заключается в формировании транспортным предприятием финансовых ресурсов: определении размера денежных средств на оплату труда и доли инвестиций в расширение и обновление производства транспортной продукции, на социальные нужды работников.

Принцип частичного самофинансирования означает покрытие части затрат за счет получаемых транспортным предприятием доходов от перевозок и других, разрешенных Уставом предприятия, видов деятельности.

Принцип материальной заинтересованности органически связан с эффективностью хозяйствования, рациональным управлением финансовыми ресурсами, обеспечивающим рост объемов производства и реализации транспортной продукции, сокращение расходов и повышение рентабельности деятельности транспортного предприятия.

Реформирование городского электротранспорта предполагает реализацию *принципа материальной ответственности* за результаты хозяйственно - финансовой деятельности и конкретные финансовые показатели. Материальная ответственность гарантируется имуществом, принадлежащим транспортному предприятию.

Финансовое управление реализуется посредством трех основных функций: воспроизводственной, распределительной и контрольной.

Воспроизводственная функция финансов заключается в обеспечении непрерывного кругооборота капитала. Активно участвуя на всех стадиях расширенного воспроизводства, финансы способствуют росту собственного капитала и доходности.

В результате участия финансов в производственной деятельности транспортного предприятия происходит формирование денежных доходов и, соответственно, «условной» прибыли. Воспроизводственная функция финансов, которая способствует эффективному размещению капитала, созданию необходимых денежных фондов и накоплений, представляет собой функцию обеспечения денежными средствами.

Экономическое содержание *распределительной функции финансов* проявляется в распределении, использовании денежных доходов и «условной» прибыли.

Участие финансов в рациональном размещении капитала, денежных фондов и накоплений обеспечивает эффективное финансирование текущей производственной деятельности транспортного предприятия.

Данная функция находит конкретное проявление в формировании состава и структуры затрат на производство и реализацию транспортной продукции, валовой, налогооблагаемой и чистой прибыли; фонда оплаты труда, резервных фондов.

В тесной связи с воспроизводственной и распределительной функциями обеспечивается реализация *контрольной функции*.

Финансовый контроль - это контроль рублем за хозяйственно-финансовой деятельностью транспортного предприятия.

Контрольная функция объективно присуща финансам как денежным отношениям.

Финансовый контроль охватывает все направления деятельности транспортного предприятия, начиная с платежей поставщикам за материалы, запчасти, электроэнергию, коммунальные услуги и т.д. и кончая поступлением выручки от реализации транспортной услуги.

Характерно, что финансовый контроль затрагивает не только внутрипроизводственную сферу деятельности транспортного предприятия ГЭТ, но и его финансово-хозяйственные взаимоотношения с другими предприятиями, организациями и системами.

Контроль за эффективностью использования финансовых ресурсов поддерживается анализом показателей финансового положения, что повышает действенность и результативность данной функции.

2.9. Роль финансового планирования в управлении деятельностью транспортного предприятия горэлектротранспорта. Бюджетирование как инструмент финансового планирования на горэлектротранспорте

Финансовое планирование – это возможность предвидеть цели транспортного предприятия, оценить результаты будущей эксплуатационной деятельности и определить необходимые ресурсы для решения задач по достижению цели.

Целью финансового планирования является обоснование стратегии транспортного пред-

приятия с позиций компромисса между доходностью, ликвидностью и риском, а также определение финансовых ресурсов для реализации данной стратегии.

Финансовое планирование решает следующие задачи:

- выявление резервов увеличения доходов и способов их мобилизации;
- обеспечение воспроизводственного процесса необходимыми источниками финансирования;
- определение наиболее эффективных вариантов использования финансовых ресурсов;
- обеспечение интересов инвесторов, кредиторов и государства.

Финансовое планирование представляет собой систему долгосрочных, текущих и оперативных планов.

В *долгосрочном плане* определяются основные финансовые показатели и даются финансовые оценки изменений в деятельности транспортного предприятия и его подразделений в стратегической перспективе.

В *текущем плане* обеспечивается увязка всех разделов плана с финансовыми ресурсами.

Оперативные финансовые планы непосредственно связаны с текущей деятельностью транспортного предприятия и включают в себя составление и исполнение платежного баланса.

Текущее и оперативное финансовое планирование реализуется посредством бюджетирования, обеспечивая их взаимосвязь и подчиненность финансовой стратегии транспортного предприятия. Разработка бюджетов является неотъемлемой частью общего процесса планирования.

Для достижения поставленной цели система бюджетирования транспортного предприятия решает следующие задачи:

- повышение финансовой устойчивости и улучшение финансового состояния, обеспечение сбалансированности источников поступления финансовых ресурсов и их использования;
- повышение экономической эффективности через контроль потребления ресурсов структурными подразделениями транспортного предприятия;
- обеспечение тесной взаимосвязи интересов отдельных подразделений транспортного предприятия;
- прогнозирование, анализ и оценки различных сценариев изменения финансового состояния транспортного предприятия, его структурных единиц и дочерних предприятий для оперативного принятия соответствующих управленческих решений;
- проведение мониторинга финансовой эффективности отдельных видов хозяйственной деятельности, определение сфер наиболее эффективного использования инвестиций;
- создание необходимой информационной базы для структурной перестройки транс-

портного хозяйства, определения финансовой эффективности программ и видов хозяйственной деятельности;

- усиление стимулирования руководства и работников структурных подразделений к повышению эффективности их деятельности и ответственности за конечные финансовые результаты.

Исходя из поставленных целей и задач, а также специфики деятельности ГЭТ, на транспортном предприятии разрабатывают операционные и финансовые бюджеты.

К операционным бюджетам относят: бюджет реализации транспортной продукции, бюджет производства транспортной продукции, бюджет запасов и закупок, бюджет затрат.

Финансовые бюджеты включают в себя: бюджет доходов и расходов, бюджет движения денежных средств, прогнозный баланс.

Каждый из разрабатываемых бюджетов имеет свой формат, в котором отражаются наиболее значимые для видов деятельности объемные, качественные и финансово-экономические характеристики деятельности транспортного предприятия.

Бюджет реализации транспортной продукции – утвержденный в натуральном и стоимостном выражении план продаж транспортных услуг, ожидаемый в течение бюджетного периода, классифицированный по центрам ответственности, видам деятельности.

Бюджет реализации объединяет информацию об объемах реализации, ценах и выручке начисленной по перевозкам, а также выручке по прочим видам деятельности.

Бюджет производства транспортной продукции - утвержденный план объемных, стоимостных и качественных показателей, характеризующих производство в разрезе видов деятельности и хозяйств (внутри хозяйства – в разрезе структурных подразделений).

Бюджет производства предназначен для планирования и контроля объемных и качественных показателей с определением потребности в численности персонала.

Бюджет запасов и закупок – утвержденный план затрат на закупку производственно-материальных ресурсов с учетом установленного норматива запасов товарно-материальных ценностей и прогнозируемого фактического сверхнормативного их наличия на начало планируемого периода на складах (кладовых) подразделений транспортного предприятия.

Объем планируемых закупок зависит от ожидаемого потребления материальных ресурсов в бюджетном периоде и объема запасов товарно-материальных ценностей, имеющихся на начало планового периода на складах (кладовых) подразделений транспортного предприятия.

Бюджет затрат – план затрат по элементам (затраты на оплату труда; отчисления на социальные нужды; материальные затраты, в том числе на материалы, электроэнергию на движение подвижного состава, прочие материальные затраты; амортизация основных

средств и нематериальных активов; прочие затраты с расшифровкой по укрупненным позициям) в разрезе подразделений и видов деятельности транспортного хозяйства (за исключением финансовой и инвестиционной).

Бюджет затрат должен быть увязан с бюджетом производства транспортной продукции в части расчета себестоимости единицы транспортной продукции.

Цель разработки операционных бюджетов – более тщательная подготовка исходных данных для формирования финансовых бюджетов.

Бюджет доходов и расходов служит для планирования, учета и контроля баланса доходов и расходов по основной и прочим видам деятельности транспортного хозяйства.

В нем отражаются доходы по всем видам деятельности, расходы по видам деятельности, прибыль по видам деятельности как разность между доходами и расходами по соответствующим видам деятельности, которая определяется в целом по транспортному предприятию. Здесь же рассчитывается рентабельность перевозок и прочих продаж с отнесением прибыли от соответствующих видов деятельности к понесенным расходам. В этом бюджете отражается налог на прибыль, другие аналогичные обязательства и определяется чистая прибыль.

Бюджет движения денежных средств определяет величину и структуру денежных поступлений и расходов за текущий бюджетный период.

В этом бюджете отражаются остатки денежных средств на начало и конец планируемого периода, а также поступления денежных средств, которые включают в себя выручку от реализации транспортной продукции, получение кредитов и займов, мобилизация дебиторской задолженности, денежные поступления внереализационных расходов.

В бюджете движения денежных средств, помимо поступлений, показываются платежи за текущий период, в том числе все выплаты персоналу, учитываемые по элементу оплаты труда; расходы на приобретение материалов, электроэнергии, сумма платежей по прочим затратам, в том числе арендные и лизинговые платежи, налоговые платежи; расходы, связанные с оплатой услуг кредитных организаций, проценты к уплате, общая сумма внереализационных расходов, в которые включаются выплаты социального характера согласно Отраслевой тарифной сетке и коллективным договорам, неработающим пенсионерам и др.

В расходной части этого бюджета отражаются расходы, источником финансирования которых являются инвестиции, а также погашение кредиторской задолженности за прошлый период.

Прогнозный баланс – прогноз соотношения активов (все имущество, а также обязательства потребителей и других лиц, которыми будут располагать транспортное предприятие или его конкретные подразделения на определенную дату бюджетного периода) и пассивов (обязательства, которые будут нести транспортное предприятие или его конкретные подразделе-

ния перед кредиторами, инвесторами, поставщиками материалов и т.п.).

С помощью прогнозного баланса можно получить ответы на вопросы: что было до начала бюджетного периода и что осталось после завершения бюджетного периода.

Все бюджеты должны быть взаимоувязаны и иметь ряд корреспондирующих статей.

2.10. Финансовые службы предприятия горэлектротранспорта

Планово-экономическая служба транспортного предприятия готовит данные о сумме денежных средств, которые необходимо перечислить поставщикам и подрядчикам работ и услуг, ТМЦ, электроэнергии, прочих материальных затрат, прочих затрат, а также работникам возможных филиалов в виде заработной платы для исполнения бюджета производства транспортной продукции и бюджета инвестиций.

Закупки и перечисление денежных средств за выполнение работ и услуг сторонним исполнителям, выплата заработной платы являются составными данными утвержденных бюджетов.

Служба налогового и бухгалтерского учета (отдел налогового учета) готовит данные о сумме денежных средств, которые необходимо перечислить в налоговые органы для погашения текущей, просроченной и реструктуризованной задолженности по налогам и сборам в плановом периоде (на квартал, с разбивкой по месяцам года).

Финансовая служба готовит данные о:

- сумме денежных средств, которые необходимо перечислить поставщикам и подрядчикам работ и услуг, ТМЦ, электроэнергии, прочих материальных затрат, прочих затрат, в рамках прочих видов деятельности, операционной и внеоперационной деятельности, для исполнения бюджета доходов и расходов, бюджетов затрат;
- сумме поступления денежных средств за выполнение работ, оказание услуг по прочим видам операционной и вспомогательной деятельности в соответствии с данными бюджета реализации транспортной продукции и бюджета доходов и расходов;
- бюджетном финансировании и финансировании убытков ЖКХ в соответствии с данными бюджета доходов и расходов;
- поступлении денежных средств от основной деятельности (перевозки) как по регулируемым тарифам, так и нерегулируемым тарифам, а также по прочим видам деятельности, выполняемой подразделениями транспортного предприятия, занятыми в перевозочной деятельности в соответствии с данными бюджета реализации;
- суммах выручки за перевозки, осуществляемые в кредит, силовых ведомств, а также перевозки льготных категорий граждан, осуществляемые за счет средств федерального бюджета, оплата которых осуществляется через центральный расчетный счет.

Исполнение платежного баланса осуществляется в пределах плана финансирования расходов по статьям платежного баланса с соблюдением обязательных последовательно осуществляемых процедур санкционирования и финансирования.

Основными этапами процедуры санкционирования являются контроль: платежей на предмет их целевого назначения по статьям планового платежного баланса, наличия остатка финансирования по статье планового платежного баланса, календарной очередности платежей и остатков денежных средств на банковских счетах филиала транспортного предприятия.

В течение отчетного периода (оперативного или периода исполнения планового платежного баланса) ответственные структурные подразделения транспортного предприятия формируют платежные балансы фактического исполнения по собственным операциям.

По результатам закрытия исполнения платежного баланса подразделения за месяц, структурные подразделения направляют оперативные отчеты об исполнении платежного баланса за месяц и выписки банка в региональное подразделение (секторы региональных подразделений) Казначейства на согласование.

Казначейство проверяет представленные оперативные отчеты за месяц на соответствие оперативных отчетов банковской выписке, согласованным реестрам платежных поручений.

Сводный платежный баланс фактического исполнения формируется путем консолидации платежных балансов филиала собственно с платежными балансами структурных подразделений подчинения филиала (отделения дороги).

Платежный баланс является управленческим отчетом, в котором показатели формируются по алгоритмам, отличным от принятых в бухгалтерском учете, но с достоверностью, не влияющей на принимаемые управленческие решения.

3. ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ В РЫНОЧНОЙ СИСТЕМЕ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

3.1. Транспортная услуга как экономическая категория

Понятие *услуга транспорта* до 90-х годов не использовалось в практике планирования и организации работы ГЭТ. Такой подход был обусловлен традиционным рассмотрением ГЭТ наравне с производственными отраслями. В качестве продукции городского электротранспорта при этом рассматривалась только перевозка, измеряемая такими валовыми показателями, как объемы перевозок, пассажирооборот и т.д. Эти показатели традиционно использовались в качестве оценки качества деятельности транспортных предприятий ГЭТ. В условиях рынка необходим новый подход к данному вопросу, поэтому возникает необходимость в рассмотрении такого рыночного понятия, как *услуга*.

К услугам относятся все виды труда, непосредственно не занятые изменением и преобразованием форм материи и сил природы и производящие особую потребительную стоимость, которая выражается в общественно полезной деятельности самого труда в различных отраслях общественного хозяйства (наука, образование, здравоохранение и т.д.). К услугам относятся также и те виды труда, которые, будучи заняты собственно в материальном производстве, не овеществляются в предметно осязаемом, обособленном продукте труда (транспорт, связь).

Услуга - вид деятельности, работ, в процессе выполнения которых не создается новый, ранее не существовавший материально-вещественный продукт, но изменяется качество уже имеющегося, созданного продукта. Это блага, предоставляемые не в виде вещей, а в форме деятельности. Таким образом, само оказание услуг создает желаемый результат.

Услуги горэлектротранспорта относятся к услугам, завершающим процесс производства транспортной продукции.

Услуги транспорта определяются как подвид деятельности транспорта, направленный на удовлетворение потребностей населения города в перевозках и характеризующийся наличием необходимого технологического, финансового, информационного, правового и ресурсного обеспечения. Под услугой, следовательно, подразумевается не только собственно перевозка пассажиров, но и любая операция, не входящая в состав перевозочного процесса, но связанная с его подготовкой и осуществлением.

Перевозка пассажиров является основным видом услуг городского электротранспорта.

Спрос на услуги горэлектротранспорта определяется, в частности, развитием в городе других видов транспорта, степени их интеграции, уровнем тарифов различных видов транспорта, качества услуг, предоставляемых населению предприятиями различных видов транспорта.

Наблюдаются два направления в организации услуг горэлектротранспорта:

- приспособление предлагаемых услуг к специфическим требованиям потребителей;
- активное формирование потребности и спроса пассажирских перевозок с целью наиболее прибыльной реализации транспортных услуг.

Удельный вес услуг ГЭТ по мере развития экономики города, как правило, возрастает либо стабилизируется. Подобная ситуация прослеживается практически во всех странах.

Решение проблемы эффективности распределения подвижного состава ГЭТ по маршрутам и повышения уровня качества транспортного обслуживания в рыночных условиях тесно связывается с проблемой качества услуг. Только высокий уровень качества обслуживания пассажиров может обеспечить надежный рынок сбыта транспортной продукции для предприятий транспорта. Высокий уровень качества и эффективности транспортного обслуживания должны подкрепляться соответствующим уровнем материально-технического обеспечения, включая развитую маршрутную систему, современный подвижной состав, компьютерные средства информатики и управления.

Исследование и анализ проблемы качества транспортного обслуживания населения города показал, что в основе существующих концепций обслуживания лежит суждение, утверждающее, что высокий уровень качества обслуживания пассажиров достигается при условии обеспечения комплексного обслуживания, т.е. чем больше услуг будет оказано потребителям, тем выше будет уровень качества обслуживания. Вместе с тем в условиях рынка транспортного обслуживания с широким ассортиментом предлагаемых услуг, что необходимо потребителю, будет обходиться последнему дороже.

3.2. Качество пассажирской транспортной услуги

Оценка качества услуг представляется достаточно сложной проблемой. Согласно стандарту ISO 8402-86 качество услуг определяется как совокупность свойств и характеристик услуги, которые придают ей способность удовлетворять обусловленные или предполагаемые потребности. Таким образом, требования, предъявляемые пассажирами к поездке, непосредственно вытекают из их потребностей. Данные потребности достаточно четко оговариваются в нормативных документах. В остальных случаях предполагаемые потребности должны быть установлены и определены с помощью маркетинговых исследований.

Потребности со временем меняются, что обуславливает необходимость периодического проведения маркетинговых исследований. Потребность в услугах транспорта должна быть удовлетворена быстро, а иногда и немедленно. Не удовлетворенная в соответствующее время потребность становится ненужной для потребителя, т.е. спрос имеет преходящий характер.

При определении качества необходимо учитывать следующие особенности услуг городского электротранспорта: услуга ГЭТ не может существовать вне процесса производства транспортной продукции, а следовательно, накапливаться; продажа транспортной услуги - это, практически, продажа самого процесса производства транспортной продукции, следовательно, *качество транспортной услуги* - это качество самого процесса производства транспортной продукции; транспортная услуга представляет собой конкретную потребительную стоимость лишь в определенное время на определенном направлении, что ограничивает возможность ее замены на рынке транспортных услуг; на внутригородские пассажирские транспортные услуги оказывают значительные колебания спроса как во времени, так и в пространстве; предложение транспортных услуг отличается малой гибкостью в приспособлении к спросу, изменяющемуся во времени и в пространстве; предложение транспортных услуг обычно менее надежно с точки зрения технологии, чем предложение других услуг; создание дополнительной провозной способности для беспрепятственного удовлетворения всех колебаний спроса стоит весьма дорого. Таким образом, в условиях рынка качество определяется как тот уровень потребительских свойств и надежности транспортной услуги, который нужен рынку (потребителю) и который перевозчики способны обеспечить по приемлемой цене.

Качество определяется как соответствие требованиям, которые должны быть ясно сформулированы, с тем, чтобы нельзя было их превратно понять. Затем выполняются измерения для определения соответствия этим требованиям. Обнаруженное несоответствие означает отсутствие качества. Проблемы качества становятся проблемами несоответствия и качество становится определяемым.

Согласно приведенным определениям транспортная услуга обладает определенной совокупностью свойств и характеристик, удовлетворяющих потребности населения города. Как было отмечено выше, основной вид услуги транспорта - перевозка пассажиров - как правило, не может быть потреблен самостоятельно и в большинстве случаев сопровождается предоставлением таких дополнительных видов услуг, как, например, информационных и т.п. Отсюда можно сделать такой вывод, что качество услуг транспорта можно рассматривать как качество совокупности видов услуг, предоставляемых предприятиями электротранспорта и способных удовлетворить существующие или возможные потребности пассажиров.

Особую проблему, безусловно, представляет определение качества поездки. Время поездки рассматривается как один из наиболее значимых параметров качества обслуживания пассажиров.

В условиях рыночной экономики является важным достижение оптимального соотношения затрат к качеству обслуживания потребителя услуг. Последнего привлекают минимальное время перемещения на ГЭТ, максимальная безопасность, удобства посадки-высадки,

время ожидания прибытия подвижного состава, возможность получения достоверной информации о движении подвижных единиц, условиях поездки и местоположения транспортных средств на линии, и тогда он готов нести соответствующие затраты.

Деятельность горэлектротранспорта должна основываться на удовлетворении потребностей пассажиров, которых кстати не интересуют затраты предприятия транспорта ГЭТ на осуществление транспортного обслуживания.

Качество поездки предполагает также высокую скорость и регулярность, обеспечение безопасности при перевозке, ликвидацию излишних пересадок. Первые два параметра влияют на своевременное реагирование на изменения конъюнктуры рынка и сокращение продолжительности ожидания прибытия подвижного состава ГЭТ.

Изучение спроса на услуги ГЭТ свидетельствует о том, что пассажиры к основным требованиям к поездке относят *своевременность прибытия к месту назначения*. С ужесточением требований пассажиров к качеству транспортной услуги своевременность и надежность пассажироперевозок должны все больше повышаться.

Основными требованиями, предъявляемыми пассажирами к услугам горэлектротранспорта, являются: надежность пассажироперевозок; минимальная продолжительность поездки; регулярность движения на линии; гарантированное время прибытия к пункту назначения; безопасность пассажироперевозок; удобства посадки-высадки пассажиров (особенно престарелых); наличие дополнительных услуг; наличие различных уровней транспортного обслуживания; приспособляемость к требованиям пассажиров (гибкость обслуживания); организация максимальной возможности поездки от двери до двери; приемлемая стоимость поездки; оптимальная дислокация на транспортной сети остановочных пунктов; возможность получения достоверной информации о движении подвижного состава ГЭТ на маршрутах; сокращения количества пересадок.

При рассмотрении вопроса качества услуг горэлектротранспорта необходимо учесть, в частности, следующее:

1. Потребности потребителя должны быть четко обусловлены, тогда как в других условиях предполагаемые потребности должны быть установлены и определены с помощью маркетинговых исследований. Во многих случаях потребности могут быть со временем изменены, что обуславливает необходимость периодического проведения маркетинговых исследований и пересмотра требований к предоставляемым услугам.

2. Потребности обычно выражаются в свойствах и количественных характеристиках этих свойств. Потребности могут включать такие аспекты, как функциональная пригодность, безопасность, эксплуатационная готовность, надежность, экономические факторы, защита окружающей среды и т.п. Термин качество не применяется ни для выражения превосходной

степени в сравнительном смысле, ни в количественном смысле при проведении технических оценок. В подобных случаях используется качественное прилагательное. Например, могут быть использованы следующие термины:

- относительное качество, когда транспортные услуги классифицируются в зависимости от их степени превосходства или способа сравнения;
- уровень качества и мера качества, когда точная оценка осуществляется количественно.

Вся информация, относящаяся к качеству услуги, должна внимательнейшим образом изучаться, сравниваться и анализироваться. Подобная информация помогает определить характер и объем проблем, связанных с качеством услуги, на основании опыта и пожеланий пассажиров.

3.3. Общая характеристика рынка внутригородских пассажирских транспортных услуг

Современная рыночная экономика представляет сложнейший хозяйственный организм, состоящий из огромного количества разнообразных производственных, коммерческих, финансовых и информационных структур, взаимодействующих на фоне разветвленной системы правовых норм бизнеса, и объединяемых единым понятием - рынок.

Рынок многолик и разнообразен, он действует по своим собственным законам.

Экономическая система пассажирских транспортных предприятий в процессе своей деятельности в новых условиях хозяйствования постоянно сталкивается и вынуждена отвечать на три фундаментальных вопроса:

1. В каких объемах осуществлять пассажирские перевозки?
2. Как производить транспортную продукцию и с какими затратами?
3. Как распределять результаты реализованной транспортной продукции?

В централизованной плановой экономике ответы на все три вопроса находились в компетенции центральных органов управления, в рыночной же экономике государство непосредственно участвует лишь в решении третьей задачи путем перераспределения доходов и реализации социальных программ.

На все остальные вопросы отвечает рынок транспортных услуг, в котором цена на транспортную продукцию, стимулы, прибыли и потери определяют - как и для какого количества пассажиров производится транспортная продукция.

Существует множество определений рынка, его сущности, большинство из которых можно свести к следующему - рынок городских пассажирских транспортных услуг представляет собой совокупность форм взаимоотношений между пассажирами, самостоятельно

принимающими решения о необходимости поездки и транспортным оператором, предоставляющим эту им возможность, т.е. взаимодействие между пассажиром и перевозчиком которые приводит к обмену - возможности перевозчикам предоставить транспортную услугу, а пассажирам ее приобрести. Основные движущие силы функционирования городского рынка пассажирских транспортных услуг приведены на рис. 3.1.



Рис. 3.1. Совокупность взаимоотношений пассажира и перевозчика в связи с производством транспортной продукции

Рыночное хозяйство невозможно без установления определенной ценности, стоимости транспортной услуги. Отсюда важнейшая функция цены – решение проблемы обоснованного выбора, с одной стороны, с пассажира, отвечающего на вопрос, каким видом ГОПТ и маршрутом осуществить поездку, и с другой стороны - перевозчика, отвечающего на вопрос, как выгоднее произвести транспортную продукцию, какую часть мобильных ресурсов (подвижного состава) направить на тот или иной маршрут. Именно поэтому функция цены является одной из центральных проблем функционирования рынка транспортных услуг.

Основные функции, выполняемые рынком пассажирских транспортных услуг:

- обеспечение связи между производителем транспортной продукции и ее потребителем - пассажиром. К производителям относятся перевозчики, т.е. транспортные предприятия ГЭТ, реализующие транспортную продукцию, а к потребителям – население города, т.е. пассажиры;
- установление, в результате взаимодействия перевозчика и пассажиров, взаимоприемлемых для первого и для второго цен на транспортную продукцию, стимулируя тем самым ее производство транспортными предприятиями;
- обеспечение взаимосвязи производителей и потребителей путем распространения информации о том, что именно предлагает перевозчик и какую транспортную услугу приобрели бы или приобретут в будущем пассажиры, т.е. дают информацию о новых транспортных связях. При этом рынок не должен быть обязательно каким-то конкретным географиче-

ским местом в городе. Любой источник распространения информации о новых транспортных услугах, оказываемых ГЭТ, формирует рынок этих услуг;

- обеспечение обмена новой информацией об изменениях транспортной ситуации, что дает возможность его участникам достаточно быстро реагировать на эти изменения;

Рынок услуг в целом характеризуется сложной и разветвленной структурой. Его можно классифицировать по различным признакам:

- по элементам рыночной инфраструктуры он относится к рынку транспортных услуг;
- по экономическому назначению объектов рыночных отношений транспортный рынок относится к рынку потребительских услуг;

- по географическому положению, масштабам и границам, его характеризующим, - транспортный рынок относится к местному (городскому) рынку;

- по степени ограничения конкуренции транспортный рынок можно с некоторым допущением отнести к свободному рынку;

- по отраслям сфер производства и услуг из большего числа субрынков, характеризующих соответствующие отрасли экономики города, транспортный рынок можно отнести к рынку пассажирских транспортных услуг;

- по характеру и размерам услуг транспортный рынок можно отнести к розничному рынку, но с фиксированной на определенный момент времени стоимостью проезда.

Из приведенной выше классификации видов и элементов рынка следует, что в указанных рамках осуществляется деятельность по производству транспортной продукции и ее реализация на рынке транспортных услуг.

Отечественная практика хозяйственных взаимоотношений на ГЭТ при административно-командной системе строилась на системе централизованного планирования.

Предприятия горэлектротранспорта получали из директивных органов плановые показатели по объему эксплуатационной работы, которые были обязательны для исполнения.

Жесткое централизованное планирование приводило к отсутствию конкуренции. В такой системе транспортные предприятия имели возможность, не тратя больших усилий, диктовать свои условия.

Большинство предприятий выполняло только перевозочные операции, не интересуясь потребностями пассажиров в других услугах. В транспортной цепи «перевозчик – пассажир» имелись следующие недостатки:

- низкий уровень взаимодействия между предприятиями транспорта и пассажирами;
- значительная разобщенность транспортных интересов сторон;
- низкий уровень информационной связи между участниками перевозочного процесса;

- невозможность информирования пассажиров о месте нахождения, отправки и времени прибытия к месту назначения подвижного состава.

По мере ослабления плановых начал возникла необходимость перехода экономики ГЭТ к рыночным отношениям.

Функционирование экономики страны в рыночных условиях выдвигает перед ГЭТ ряд проблем по адаптации к рыночной экономике. Характерными чертами функционирования ГЭТ в условиях рыночной экономики являются такие объективные обстоятельства, как:

- новые экономические условия работы городского электротранспорта;
- формирование рынка транспортных услуг;
- усиление конкуренции между предприятиями транспорта и различными видами городского пассажирского транспорта.

Без учета требований рынка не может нормально развиваться ни одно транспортное предприятие. Конечной целью любого предприятия транспорта, функционирующего в условиях рынка, является получение прибыли на основе производства транспортной услуги, необходимой потребителю.

Одним из главных условий успешной деятельности предприятий ГЭТ в условиях рынка является знание и владение основными рыночными понятиями и положениями.

3.4. Принципы и экономические методы управления деятельностью городского электрического транспорта в рыночных условиях хозяйствования

Развитие городского электротранспорта в России требует адекватных методов и форм рыночного управления транспортным обслуживанием населения города, основанных на концепции маркетинга и направленных на реализацию синергического эффекта пассажирских транспортных предприятий ГЭТ.

В основу новых условий хозяйствования положены принципы рыночной экономики и экономические методы управления работой ГЭТ.

К принципам рыночной экономики относятся:

- принцип договорных отношений;
- свобода ценообразования;
- децентрализация и самостоятельность;
- экономическая ответственность; государственное регулирование;
- конкуренция и механизм социальной защиты.

Экономические методы в условиях рыночного хозяйства имеют первостепенное значение. Они ориентируют на применение рычагов повышения эффективности производства – цены, прибыли, рентабельности, кредита и др. Состав экономических методов управления

транспортным предприятием ГЭТ приведен на рис. 3.2.



Рис. 3.2. Экономические методы управления транспортными предприятиями ГЭТ

Экономические методы используются как для регулирования отношений транспортных предприятий ГЭТ с органами государственной власти, местного самоуправления, так и как форма стимулирования желательного поведения работников транспортного предприятия. Они широко используются в хозяйственной практике транспортных предприятий (планировании, экономическом нормировании, ценообразовании, анализе производственно-хозяйственной деятельности, экономико-математических методах оптимизации производственных процессов и т.д.) [21].

Централизованная экономика предусматривала принятие решения о производстве транспортной продукции и распределении результатов ее реализации государственным органам.

Она располагала громоздкой, но достаточно эффективной системой транспортного обслуживания, в основе которой лежал принцип многоуровневого планирования с учетом возможностей ГЭТ и потребностей населения города в перевозках. Объемы городских пассажирских перевозок были сбалансированы и взаимоувязаны с пропускными возможностями улично- дорожной сети города, транспортных узлов и остановочных пунктов.

Система управления пассажирскими перевозками горэлектротранспортом находилась в руках государства и основывалась на жесткой дисциплине исполнения плановых заданий.

Основное содержание коммерческой работы подменялось документированием перевозок: разработкой технологических процессов, нормативов, инструкций, контролем за их выполнением. Коммерческая эксплуатация городского электротранспорта отступала на второй план, подчиняясь технической эксплуатации.

На практике это выражалось тенденцией к выполнению государственного плана перевозок любой ценой, вплоть до прямого экономического ущерба транспортному предприятию. Коммерческие направления на городском электротранспорте ограничивались в силу его социальной ориентированности. Все это осложняет процесс коммерциализации, по сравнению с предприятиями сферы материального производства.

Реальная практика планирования и финансирования в период централизованной экономики, основанная на жесткой регламентации объемов и остаточном принципе в ресурсном обеспечении, выдвигала на первый план другие задачи. Оценка уровня работы пассажирских транспортных предприятий, территориального объединения, подотрасли в целом зависела от выполнения плана перевозок (в другие периоды - пробега подвижного состава, объема транспортной работы или других показателей) и, в меньшей степени, от темпов роста этих показателей по сравнению с предыдущими периодами.

Объемы финансирования эксплуатационной деятельности определялись не столько расчетом или нормативной базой, сколько конкретными возможностями республиканского и местного бюджетов. В результате полное и своевременное удовлетворение потребностей населения в транспортных услугах уходило на второй план, а транспортные предприятия ГЭТ объективно подталкивались к тому, чтобы в одном случае «зарабатывать» километры пробега, далеко не всегда необходимого, а в другом - сдерживать выпуск подвижного состава, стремясь сэкономить за счет переполнения салонов трамвая или троллейбуса, что привело в конечном итоге к возникновению проблемы доходов и расходов. Решение этой проблемы является одной из сторон коммерческой работы.

Как утверждают современные экономические теории, периоду перехода к экономике рыночного предпринимательства должна предшествовать стадия коммерциализации, в ходе которой пассажирские транспортные предприятия, являясь хозяйственными единицами, обязаны в соответствии с одним из принципов рыночной экономики осуществлять финансовое самофинансирование, т.е. самофинансирование эксплуатационной деятельности [23], всей или почти всей инвестиционной практики, а также собственного социального развития.

В рамках этой стадии должны быть сформированы рыночные структуры и рыночные отношения, применительно к которым должна строиться коммерческая деятельность ГЭТ, направленная на получение доходов и прибыли.

Однако специфика ГЭТ определяет практическую невозможность решения задачи полного самофинансирования без коренной ломки всей сложившейся хозяйственно - экономической системы и отказа в определенной степени от установившихся социальных приоритетов, т.е. нарушая механизм социальной защиты.

Внутрисистемные противоречия, связанные с несбалансированностью экономических задач и социальной направленности во многом определяют как сегодняшнюю ситуацию, так и перспективные тенденции развития коммерческих начал на городском электротранспорте.

Исходя из двойственной роли ГЭТ, возникает социально - экономическая проблема, которая может быть решена двумя путями:

1. Более сдержанным отношением транспортных предприятий ГЭТ, органов муници-

пального управления к социальной политике в области транспортного обслуживания населения города.

2. Определенным ограничением действия рыночных механизмов при ориентации городского электротранспорта на решение социальных задач.

В соответствии с первым подходом увеличение «условной» прибыли пассажирского транспортного предприятия ГЭТ может быть достигнуто за счет:

- роста объемов реализации транспортной продукции;
- сокращения потерь при увеличении объемов реализации и снижения затрат на производство транспортной продукции;
- повышения тарифа на услуги городского электротранспорта.

Увеличение объемов реализации возможно в случаях роста объема транспортной работы или ввода новых производственных мощностей.

Однако в условиях убыточности оказания транспортной услуги такой путь не всегда приводит к увеличению «условной» прибыли, поскольку динамика перевозок в основном определяется градостроительными закономерностями и в меньшей степени транспортными предприятиями.

Процесс снижения издержек производства транспортной продукции является весьма сложным, ввиду того, что постоянная экономия материальных затрат жестко ограничена технологической целесообразностью, перманентным характером увеличения расходов по мере старения подвижного состава ГЭТ и элементов транспортной системы (рельсовый путь, энергообеспечение и т.д.) обеспечивающих пассажирские перевозки.

Рост тарифов после достижения определенного уровня будет обоснованно сдерживаться регулирующими воздействиями органов власти и управления (администрацией города), вынужденных учитывать социально-экономическую ситуацию и интересы наименее защищенных социальных групп пассажиров, которая может проявляться, прежде всего, в форме снижения полноты оплаты проезда на ГЭТ [30].

Второй подход приводит к отказу пассажирских транспортных предприятий в получении прибыли или ее прироста в результате конкретных действий, исключая их тем самым из экономической жизни в условиях рынка, но сохраняя социальную направленность деятельности ГЭТ.

В ряде регионов страны себестоимость перевозок (без инвестиционной составляющей) на ГЭТ стала ниже доходной ставки (тарифа), что обуславливает необходимость выделения бюджетной дотации.

Доходы от сбора платы за проезд в большинстве российских городов в настоящий период покрывают порядка 30% эксплуатационных расходов пассажирского транспорта, тогда

как за рубежом – 40-45% [18]. Удельный вес затрат, покрываемых собственными доходами от перевозок, в общей сумме эксплуатационных расходов составляет по городскому электротранспорту более 50,5% [9].

Во Франции, Германии и других странах Западной Европы общественный транспорт рассматривается как сфера социального обслуживания [15]. Так, в Чехии примерно на две трети городской транспорт Праги дотируется из муниципального бюджета – 300 млн евро в год [6], в США из бюджета всех уровней дотируется до 70% расходов городского и пригородного транспорта [18].

Практически за рубежом деятельность ГЭТ убыточна - стоимость проезда искусственно поддерживается на достаточно низком уровне. При этом непосредственно транспортные предприятия перевозчиков не являются убыточными и имеют определенную прибыль, так как получают достаточное дотационное финансирование за конкретно выполненные объемы пассажирских перевозок и имеют определенные льготы по аренде, оплате за электроэнергию и другие потребляемые ресурсы (см. табл. 3.1) [29].

Таблица 3.1

Налог на предприятия в странах Западной Европы

№ п.п.	Страна	Налог, %		
		стандартный	на пассажирские транспортные предприятия	Отклонение $\pm\Delta, \%$
1	2	3	4	5
1	Финляндия	22,0	8,0	-36,4
2	Бельгия	21,0	6,0	-28,6
3	Франция	20,6	5,5	-26,7
4	Австрия	20,0	10,0	-50,0
5	Греция	18,0	8,0	-44,4
6	Великобритания	17,5	0,0	-100,0
7	Нидерланды	17,5	6,0	-34,3
8	Испания	16,0	7,0	-43,8
9	Италия	16,0	0,0	-100,0

Однако несмотря на указанные условия налогообложения для европейских стран, Всемирный банк предлагает именно России снизить дотации путем поднятия проездной платы до уровня, обеспечивающего минимум финансирования его эксплуатационной деятельности, т.е. примерно в пять раз против существующего уровня [7], что явно вызовет социальную напряженность в российском обществе.

Исходя из изложенного, для отрасли начинает складываться тупиковая ситуация, которая требует незамедлительного разрешения. Решение проблемы видится в следующем - утверждая несовместимость «чистых» рыночных принципов и специфической деятельности ГЭТ, не следует полностью отказываться от реализации рыночных отношений, т.е. требуется нахождение компромисса. Необходимо иметь в виду, что производство товара, ориентиро-

ванного на рыночную реализацию, и производство транспортной продукции в сфере непосредственного обслуживания населения во многом различны.

Любая коммунальная деятельность в городе, в том числе и деятельность городского электротранспорта, представляет собой деятельность, обособленную как территориально (именно в данном городе, именно на данном маршруте и т.д.), так и технологически (именно перевозки).

Процессы производства транспортной продукции и потребления ее пассажирами в рамках такой деятельности строго связаны между собой во времени и пространстве и, более того, производство прямо подчинено потреблению, качественные и количественные параметры производства регулируются (или должны регулироваться) именно интересами населения города - пассажирами. Такие закономерности выходят за рамки рыночных отношений потому, что они ограничивают возможности транспортного предприятия в борьбе за прибыль, ставят его заведомо в неравное положение. Помимо этого должны учитываться и особенности, специфичные именно для ГЭТ - транспортная продукция принципиально отличается от любых иных видов продукции. Она производится и потребляется одновременно и не может быть во времени и пространстве оторвана от этого процесса.

Эффективность транспортного производства может быть представлена, с одной стороны, как собственно эффективность пассажирского транспортного предприятия ГЭТ, характеризуемая показателями рентабельности, производительности труда, фондоотдачи и т.д., а с другой стороны, как эффективность общественная, измеряемая затратами или экономией общественно необходимого времени на передвижения населения. Такие оценки эффективности могут не только не совпадать, но даже противоречить друг другу.

Поэтому при производстве и реализации транспортной продукции необходимо учитывать взаимоотношение транспортного предприятия и пассажиров, поскольку эксплуатационная деятельность ГЭТ должна приносить пользу перевозчику и не наносить ущерба пассажирам, т.е. обеспечивать компромисс транспортных интересов участников пассажирских перевозок путем сочетания первого и второго подхода решения социально - экономической проблемы.

Сочетание интересов обеспечивается путем рационального использования мобильных ресурсов транспортного предприятия (подвижного состава ГЭТ), совершенствованием маршрутной схемы трамвая и (или) троллейбуса, ориентированных на достижение баланса интересов транспортного предприятия и пассажиров.

Определение совокупности рациональных мероприятий социально-экономической направленности предусматривает формирование методом Парето конечного множества мероприятий, удовлетворяющих интересам как транспортного предприятия ГЭТ, так и населе-

нию города. Графическое представление нахождения области Парето (совокупности рациональных социально-экономических мероприятий) приведено на рис. 3.3.

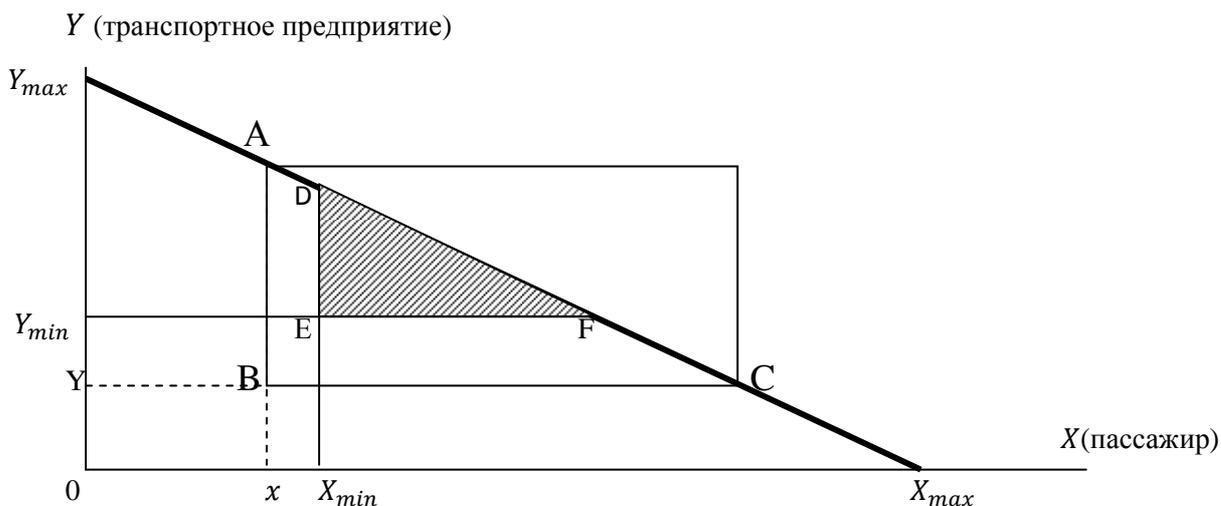


Рис. 3.3. Область по Парето социально-экономических мероприятий при взаимодействии «пассажирское транспортное предприятие - пассажир»: X - шкала удовлетворения потребностей пассажира; X_{max} - верхний предел требований пассажира; X_{min} - минимально допустимый уровень требований пассажира; x - нижняя граница возможного параметра оценки на транспортную услугу; Y - шкала удовлетворения запросов транспортного предприятия; Y_{max} - верхний предел запросов транспортного предприятия; Y_{min} - минимальные условия, которые удовлетворяют транспортное предприятие; y - нижняя граница возможного параметра запросов транспортного предприятия; ABC - границы области возможных социально-экономических мероприятий; DEF - область рациональных социально-экономических мероприятий (область по Парето), удовлетворяющих интересы транспортного предприятия и пассажиров.

Удовлетворение потребностей пассажиров представляет собой количественную оценку качества транспортной услуги, оказываемую населению города перевозчиком, которая может быть определена как [51, с.154]:

$$K_{\Pi} = \frac{K_d + K_0 + K_p}{3}, \quad (3.1)$$

где: K_d - коэффициент дефицита (избытка) ПС, определяемый как

$$K_d = \frac{\sum N_{max}^{\phi}}{\sum N_{max}^p \frac{\sum N_{max}^{\phi} \sum (a_1 + a_2 + a_3)}{\sum N_{max}^p}}, \quad (3.2)$$

где: $\sum N_{max}^{\phi}$ - максимально возможный фактический выпуск подвижных единиц (ПЕ), обслуживающих m маршрутов; $\sum N_{max}^p$ - общая расчетная максимальная потребность в ПЕ на m маршрутах; $\sum (a_1 + a_2 + a_3)$ - общее количество ПЕ, условно освобожденных в результате ввода укороченных маршрутов a_1 , переключения ПЕ с маршрута на маршрут a_2 и назначения ускоренного сообщения a_3 .

Неравенство $K_d \geq 1$ характеризует полноту обеспечения максимальной мощности пассажиропотока относительно норматива наполняемости салона ПЕ.

K_0 - коэффициент обеспечения пассажироместами, определяемый как

$$K_0 = \frac{\Pi_{\phi}}{\Pi_{пл}}, \quad (3.3)$$

где: P_{ϕ} - фактическое число предоставляемых населению пассажиромест или ПЕ по периодам суток - часам дня;

$P_{пл}$ - плановое число предоставляемых населению пассажиромест или ПЕ по периодам суток - часам дня.

K_p – коэффициент регулярности, оценивающий качество выполнения маршрутного расписания и определяемый как

$$K_p = \frac{i_{пл} - \sqrt{\frac{\sum \Delta^2}{N-1}}}{i_{пл}}, \quad (3.4)$$

где: $i_{пл}$ - плановый интервал, предусмотренный маршрутным расписанием в период, когда время оборотного рейса и число работающих на маршруте ПЕ постоянны, мин;

$\sum \Delta^2$ - сумма квадратичных отклонений фактических интервалов движения от планового, мин;

N - число ПЕ, проследовавших по маршруту за рассматриваемый период времени, ед.

Удовлетворение потребностей перевозчика определяется через коэффициенты относительных потерь, обусловленных нарушениями процесса пассажироперевозок [8]:

$$K_m = \frac{K_{T_m} + K_{L_{cp}} + K_{нд} + K_{v_{эк}}}{4}, \quad (3.5)$$

где: $K_{L_{cp}}$ - коэффициент относительного снижения средней дальности поездки пассажира, определяемый как

$$K_{L_{cp}} = \frac{L_{cp}}{L'_{cp}}, \quad (3.6)$$

где: L_{cp} - средняя дальность поездки по маршруту, км; L'_{cp} - среднесетевое значение средней дальности поездки пассажира, км.

$K_{нд}$ - коэффициент неравномерности наполняемости по длине маршрута;

K_{T_m} - коэффициент относительного снижения полезного объема транспортной работы на маршруте

$$K_{T_m} = \frac{T_m}{T'_m}, \quad (3.7)$$

где: T_m - значение полезного объема транспортной работы по маршруту, %; T'_m - среднесетевое значение полезного объема транспортной работы, %;

$K_{v_{эк}}$ - коэффициент снижения эксплуатационной скорости на маршруте

$$K_{v_{эк}} = \frac{v_{эк}}{v'_{эк}}, \quad (3.8)$$

где: $v_{эк}$ - эксплуатационная скорость по маршруту, км/час;

$v'_{эк}$ - среднесетевая эксплуатационная скорость, км/час.

Шкала удовлетворения потребностей пассажиров и транспортного предприятия ГЭТ приведена в табл. 3.2 и 3.3.

Таблица 3.2

Шкала удовлетворения потребностей пассажиров качеством пассажироперевозок ГЭТ

Показатель оценки	Номер интервала									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Уровень оценки качества обслуживания пассажиров									
	неудовлетворительно			удовлетворительно		хорошо		отлично		
1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Коэффициент дефицита (избытка) ПС, K_d	0,25-0,30	0,30-0,35	0,35-0,40	0,40-0,50	0,50-0,60	0,60-0,70	0,70-0,80	0,80-0,90	0,90-1,00	1,00-1,10
Коэффициент обеспечения пассажироместами, K_o	1,20-1,25	1,15-1,20	1,10-1,15	1,05-1,10	1,00-1,05	0,95-1,00	0,95-0,90	0,90-0,85	0,85-0,80	0,80-0,75
Коэффициент регулярности, K_p	До 0,55	0,55-0,60	0,60-0,65	0,65-0,70	0,70-0,75	0,75-0,80	0,80-0,85	0,85-0,90	0,90-0,95	0,95-1,00
Коэффициент оценки качества транспортной услуги, K_n	0,67-0,70	0,67-0,72	0,69-0,74	0,70-0,77	0,74-0,80	0,77-0,84	0,82-0,85	0,85-0,89	0,89-0,92	0,92-0,95

Примечание: значение коэффициентов принято на основании метода экспертного оценивания и может быть изменено или адаптировано для транспортного предприятия ГЭТ конкретного города.

Таблица 3.3

Шкала удовлетворения потребностей транспортного предприятия эффективностью пассажирских перевозок ГЭТ

Показатель оценки	Номер интервала									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Уровень оценки эффективности работы маршрута									
	отлично			хорошо			удовлетворительно			
1	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Коэффициент относительного снижения средней дальности поездки пассажира, K_{Lcp}	0,42-0,55	0,55-0,60	0,60-0,75	0,75-0,87	0,87-0,95	0,95-0,97	0,97-1,00	1,00-1,05	1,05-1,15	1,15-1,27
Коэффициент относительного снижения полезного объема транспортной работы на маршруте, K_{Tm}	0,44-0,51	0,51-0,63	0,63-0,71	0,71-0,83	0,83-0,92	0,92-0,96	0,96-1,00	1,00-1,07	1,07-1,14	1,14-1,21
Коэффициент неравномерности наполняемости по длине маршрута, $K_{нд}$	0,41-0,57	0,57-0,66	0,66-0,72	0,72-0,82	0,82-0,93	0,93-0,97	0,97-1,00	1,00-1,03	1,03-1,16	1,16-1,28
Коэффициент снижения эксплуатационной скорости на маршруте, $K_{вжкс}$	0,4-0,54	0,54-0,62	0,62-0,73	0,73-0,81	0,81-0,93	0,93-0,98	0,98-1,00	1,00-1,06	1,06-1,12	1,12-1,25
Коэффициенты относительных потерь, обусловленных нарушениями пассажироперевозок, K_t	0,42-0,55	0,55-0,63	0,63-0,73	0,73-0,84	0,84-0,94	0,94-0,97	0,97-1,00	1,00-1,06	1,06-1,15	1,15-1,26

Примечание: значение коэффициентов принято на основании метода экспертного оценивания и может быть изменено или адаптировано для конкретного транспортного предприятия

После завершения обоснования мероприятий социально-экономической направленности осуществляется переход к этапу принятия рационального мероприятия, представляющего собой постепенную психологическую подготовку к осуществлению сознательного выбора наилучшей альтернативы среди сформированного множества мероприятий.

В большинстве случаев для сложных ситуаций мероприятия носят многовариантный характер, поскольку имеется ряд способов достижения цели – компромисса интересов перевозчика и пассажиров. Первоначально возникает необходимость мысленного формирования вариантов мероприятий, а затем из них выбирается требуемое. Однако это мероприятие не всегда является оптимальным, т.е. качественным. С повышением степени сложности ситуации возрастает вероятность выбора ошибочного мероприятия.

Степень информативности оценивается полнотой и продолжительностью поступления данных о ситуации, требующей разрешения. Однако часто этих данных оказывается недостаточно для однозначной оценки ситуации и выбора мероприятия. Возникает необходимость выбора мероприятия в условиях значительной неопределенности сложившейся ситуации.

Неопределенность обусловлена в основном неполнотой или неточностью информации о сложившейся транспортной ситуации. Возникает необходимость выбора мероприятия в условиях значительной неопределенности обстановки [5]. Чем неопределеннее ситуация с интересом перевозчика или пассажиров, тем больше будет поле допуска параметров мероприятия, т.е. мероприятие будет менее качественным (см. рис.3.4) [24].

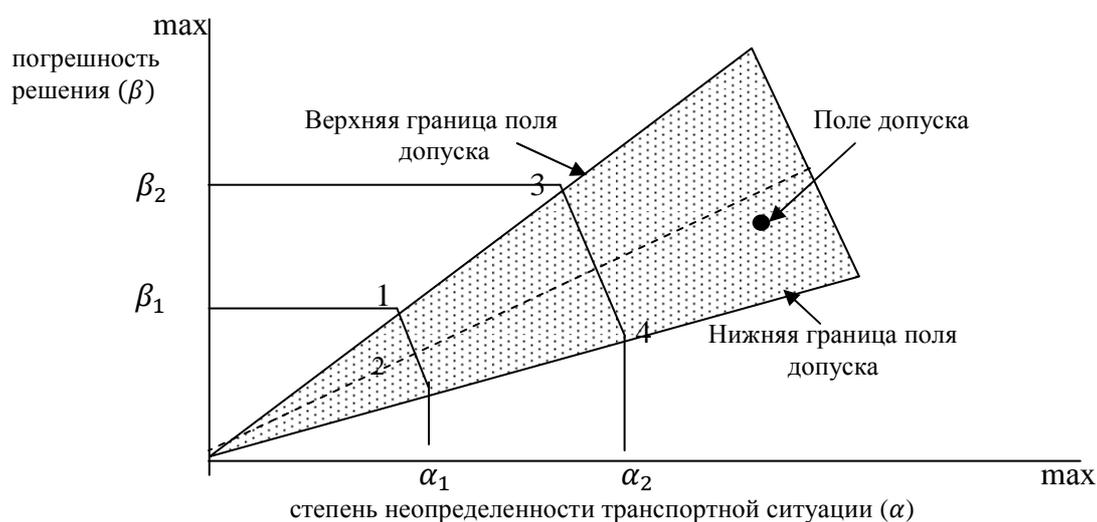


Рис. 3.4. Зависимость поля допуска параметров социально - экономического мероприятия от неопределенности ситуации

Из поля допуска следует, что с повышением степени неопределенности прямо пропорционально увеличивается погрешность мероприятия. С повышением степени сложности транспортной ситуации поле допусков увеличивается (см. рис.3.4 - отрезок «3-4» > «1-2»).

Неопределенность условий реализации мероприятий не является заданной величиной, так она зависит от характера сложившейся ситуации во взаимоотношениях между перевозчиком и пассажирами.

В основу процесса принятия мероприятия, обеспечивающего достижение взаимного интереса «транспортное предприятие - пассажир», положена концепция оптимизации, предусматривающая выбор из сформированного множества мероприятий требуемого, обеспечивающего наибольшую результативность в получении компромисса интересов предприятия ГЭТ и пассажиров [12].

Воздействие специфики городского электротранспорта комплексно усиливается действием дополнительных факторов. Конфигурация маршрутов ГЭТ и число пользующихся ими жителей города меняются при появлении новых пунктов тяготения или изменения их характеристик скачкообразно, а при изменении численности населения - постепенно.

Вместе с тем, внутригородские пассажирские перевозки, в отличие от грузовых, менее детерминированы и, прогнозируя их, всегда приходится считаться с возможностью существенных колебаний пассажиропотока, зависящих как от объективных, так и от субъективных причин.

Проблема коммерциализации городского электротранспорта, имеет еще один немаловажный аспект.

Помимо чисто перевозочных функций, транспортные структуры выполняют ряд других функций - вспомогательные, обеспечивающие и не имеющих прямого отношения к транспортному процессу (реклама, и в особенности, обслуживание социальной сферы). Очевидно, что такие функции могут не только обособляться в экономическом и даже организационном плане, но и полностью переходить на коммерческие отношения с основными транспортными структурами со всеми возможными последствиями. Оценка этих последствий и, соответственно, выбор форм взаимодействия также весьма существенны для определения путей коммерциализации транспортных отраслей.

На первый взгляд, не должны иметь сколько-нибудь серьезного значения такие, во многом конъюнктурные факторы, как количественные параметры хозяйства, уровень организации, возможности бюджета и т. д.

Однако анализ имеющихся данных убедительно говорит о наличии определенных зависимостей. Ряд показателей, которые на практике используются для оценки планирования и прогнозирования эксплуатационной деятельности транспортного предприятия (объемы перевозок, транспортная работа, себестоимость перевозок, загрузка подвижного состава и ряд других), не всегда достаточно достоверно отражают количественный и качественный уровень пассажирских перевозок.

Следовательно, коммерческие оценки ситуации без существенной корректировки могут быть не адекватны действительному положению дел [11].

По своей природе ГЭТ должен действовать в режиме достаточно жесткого регулирования во всех временных и структурных уровнях - от оперативного до перспективного.

Вместе с тем, рынок транспортных услуг представляет собой систему горизонтальных, партнерских хозяйственных связей, которые регулируются, прежде всего, реальным балансом спроса (пассажиры) и предложения (перевозчики). Это очевидное противоречие подчеркивает важность поиска оптимального соотношения централизованного регулирования и рыночных свободных отношений [11].

3.5. Инфраструктура городского рынка пассажирских транспортных услуг

Эффективность рыночного хозяйства во многом определяется уровнем развития инфраструктуры. Под производственной инфраструктурой понимаются отрасли и сферы хозяйственной деятельности, обеспечивающие общие условия развития производства (транспорт, связь, энергосистемы, материально-техническое и информационное обеспечение и т.д.). По аналогии с этим определением под инфраструктурой транспортного рынка понимается система различных организаций и сфер деятельности, обеспечивающих общие условия для эффективной работы городского пассажирского транспорта.

Каждое звено транспортного рынка функционирует посредством определенного взаимодействия рыночных структур, органов и институтов. Система этих звеньев отражает состояние рынка. Состояние рынка и его институты адекватно организации общественного процесса. Для нее же характерен переход от одних форм собственности к другим, а также их комбинирование.

В развитии инфраструктуры транспортного рынка выявились следующие тенденции:

- ослабление регулирующей роли государства, а в некоторых случаях – сведение ее к минимуму;
- существенное изменение соотношения различных форм собственности в пользу негосударственных форм и адекватное этому процессу возрастание роли коммерческих структур, занимающихся городскими пассажирскими перевозками;
- усиление сдержанности развития рыночных отношений состоянием производственной инфраструктуры.

На транспортном рынке функционируют специализированные государственные органы: государственные службы занятости, налоговые инспекции, органы сертификации продукции и услуг, страховые агентства и т.д. Кроме того, транспортный бизнес не может существовать и воспроизводить себя без системы непрерывной подготовки кадров, адаптированной к со-

временным рыночным условиям. Транспортные вузы и соответствующие средние учебные заведения находятся в юрисдикции государственных органов.

В структуре звеньев транспортного рынка весьма существенное значение имеют организации негосударственного подчинения. Центральное место здесь занимают коммерческие банки. Как правило, это акционерные образования, возникающие в результате объединения в уставных фондах банков крупных взносов коммерческих негосударственных структур и государственных транспортных предприятий (организаций).

Исключительно перспективно развитие лизинговых компаний. Экономика транспорта нуждается в лизинге оборудования, подвижного состава для всех видов городского пассажирского транспорта. В инфраструктуре транспортного рынка явно недостает межрегиональных лизинговых центров.

Заметную функциональную роль в системе звеньев транспортной инфраструктуры играют общественные организации. Среди них - Торгово-промышленная палата (ТПП). Она оказывает практически весь комплекс информационных услуг предпринимательским структурам, в том числе транспортным организациям (консультирование по общим вопросам экспорта, импорта, взимания налогов, таможенных пошлин и т.д.).

Таким образом, вышеперечисленные звенья инфраструктуры транспортного рынка относятся к основным его институтам. В связи с тем, что процесс становления их начался сравнительно недавно, некоторые звенья еще не созданы. Их появление во многом будет определяться деятельностью организаций, регулирующих развитие рыночной инфраструктуры. Качество деятельности таких институтов, в свою очередь, во многом зависит от реализации властно- распорядительных функций органами законодательной и исполнительной власти. Во всяком случае, от них, прежде всего, зависит качество законодательных актов, в соответствии с которыми будет регулироваться рынок транспортных услуг.

В настоящее время государственное руководство транспортной системой Российской Федерации осуществляет Министерство транспорта и связи.

Министерство не распоряжается собственностью пассажирских транспортных предприятий и не планирует их хозяйственную деятельность. Оно выполняет следующие функции: разрабатывает концепции, долгосрочные, средне - срочные и текущие сводные прогнозы социально-экономического развития транспортного комплекса; осуществляет единую научно-техническую политику в транспортном комплексе, определяет ее приоритетные направления; участвует в государственном регулировании инвестиционного процесса; участвует в развитии смешанных перевозок, в разработке политики в области цен и тарифов; проводит комплексный анализ состояния транспортной системы; координирует законопроектную деятельность федеральных служб.

3.6. Рынок пассажирских транспортных услуг в условиях финансовых ограничений участников пассажирских перевозок

Переход от административно-командной системы к рыночным условиям хозяйствования привел к отказу от монополизированной роли общественного транспорта и формированию рынка транспортных услуг.

Формализованное описание рынка пассажирских транспортных услуг с ограничениями на цены как экономической модели может быть отнесено к задаче выпуклого программирования, поскольку в ее основе положены выпуклые функции, обеспечивающие нахождение глобального оптимума.

Населению города перевозчиками предлагается транспортная услуга в виде предоставления перевозок N -го вида ГОПТ (автобус, трамвай, троллейбус), которые покупаются M количеством пассажиров путем оплаты за проезд.

Векторы стоимости $S=(s_1, s_2, \dots, s_n)$ и подвижного состава ГОПТ $Q=(q_1, q_2, \dots, q_n)$ при условии, что $s_i > 0$ и $q_i > 0$, $i = 1, 2, \dots, N$ определяют соответственно стоимость проезда и количество транспортных единиц, предоставляемых перевозчиками населению города для передвижения. Возникает необходимость оптимизировать транспортное обслуживание населения пассажирским транспортом в условиях ограничения цены. Данная задача определяется целевой функцией f и областью D , при которой отыскивается максимум спроса пассажиров на перевозки при их ограниченных финансовых возможностях. Если предположить, что j -й ($j=1, 2, \dots, M$) пассажир приобретает транспортную услугу $X^j = (x_1^j, x_2^j, \dots, x_N^j)$, то руководствуясь стремлением максимизировать ее отдачу $f_i(X^j)$ (меньшая стоимость оплаты проезда, продолжительность поездки, комфорт проезда и т.д.) можно с учетом существующих финансовых ограничений j -го пассажира - W_j получить соответствующую математическую модель, которая принимает следующий вид [136, 117]:

$$\begin{aligned} \max f_i(X^j), X^j \in D_j, j=1, 2, \dots, M, \text{ и } x_i^j \geq 0, i=1, 2, 3, \dots, N, \\ s_1 x_1^j + s_2 x_2^j + \dots + s_N x_N^j \leq W_j, \end{aligned} \quad (3.9)$$

где X^j - вектор, определяющий спрос населения на перевозки; D_j - технологическое множество управляющих переменных (множество допустимых значений) $D = \in R^N$.

Реальное общее количество используемого пассажирами подвижного состава (ПС) ГОПТ всех N видов $X = \sum_{i=1}^N (x_1, x_2, \dots, x_N) = D$, рассчитывается из значений целевой функции $f(X)$, которая определяет объем перевозок в зависимости от используемого количества ПС.

Технологическое множество определяется условиями

$$x_1 \geq 0, a_i x_1 \leq x_i \leq q_i x_1, i = 2, 3, \dots, N, \quad (3.10)$$

где a_i, q_i - заданные числа;

$0 \leq a_i \leq q_i$ – неравенство, указывающее на пропорцию между количеством ПС, принятого за базовый (первый) вид ГОПТ x_1 и остальных видов, обеспечивающих перевозки населения в городе.

В качестве производственной целевой функции используется функция Кобба-Дугласа

$$f(x_1, x_2, \dots, x_N) = d_0 \prod_{i=1}^N x_i^{c_i}, \quad (3.11)$$

где $d_0 > 0, c_1 \geq 0, c_2 \geq 0, \dots, c_N \geq 0$ – заданные числа и $\sum_i c_i = 1$ является вогнутой функцией.

Исходя из вышеприведенного, следует, что если $s_i > 0$ (стоимость одной поездки на i – м виде ГОПТ) и $Z > 0$ (средства, которые могут быть потрачены пассажирами в процессе транспортного обслуживания), то денежная стоимость используемого ПС ГОПТ выразится как

$$S \cdot X = s_1 x_1 + s_2 x_2 + \dots + s_N x_N \quad . \quad (3.12)$$

В этих условиях может быть сформулирована задача о максимизации объема перевозок при условии ограничения финансовых возможностей пассажиров и ограничений на выпуск ПС ГОПТ (производственные возможности транспортного предприятия). Задача максимизации сводится к определению

$$s_1 x_1 + s_2 x_2 + \dots + s_N x_N \leq Z \text{ и } x_1 \geq 0, a_i x_1 \leq x_i \leq q_i x_1 \quad . \quad (3.13)$$

Из выражения (2.5) следует, что пассажир планирует, учитывая свои финансовые возможности и потребности в передвижениях, совершение такого количества поездок на городском транспорте, которое максимально удовлетворило бы его в транспортном обслуживании. Если пассажир обладает персональными данными о плановой потребности в поездках (трудовых и культурно-бытовых) f^0 , то может быть сформулирована задача минимизации затрат на транспортные услуги ГОПТ при обязательном выполнении запланированных поездок, т.е. $\min S \cdot X = s_1 x_1 + s_2 x_2 + \dots + s_N x_N$ при ограничениях $f(X) > f^0$ и $x_1 \geq 0, a_i x_1 \leq x_i \leq q_i x_1$.

В процессе формализации модели рынка транспортных услуг вектор-функция $U(S) = (u_1(S), u_2(S), \dots, u_N(S))$ с координатами $u_i(S) = \sum_{j=1}^M x_i^j(S) - q_i$ является функцией избыточного спроса на транспортное обслуживание населения. Координата u_i отражает разницу между совокупным спросом всех пассажиров на потребность обслуживания i -м видом ГОПТ и количеством его подвижного состава q_i на рынке транспортных услуг при стоимости проезда $S, s_i > 0$. Если $u_i(S) = 0$, то спрос на транспортное обслуживание равен предложениям перевозчиков и на рынке транспортных услуг складывается равновесие по i -му виду пассажирского транспорта. В случае нарушения равенства, т.е. $u_i(S) < 0$ - спрос меньше предло-

жения (избыток ПС) уровень транспортного обслуживания повышается, но при этом транспортные предприятия несут убыток. В противном случае, т.е. $u_i(S) > 0$ - наблюдается превышение спроса над предложениями перевозчиков (дефицит ПС на маршрутах), что ухудшает транспортное обслуживание населения города.

Наилучшей стоимостью проезда является стоимость S , при которой достигается равновесие на рынке транспортных услуг, т.е. $U(S) = 0$. Однако на практике равновесная стоимость устанавливается редко, так как она определяется многими факторами нерыночного происхождения. Например, стоимость проезда должна быть выше издержек, обусловленных подготовкой и эксплуатацией на линии ПС ГОПТ или диапазоном изменения тарифа жестко заданного администрацией города. В первом случае это может относиться только к коммерческому транспорту, так как муниципальный транспорт работает по плано-убыточной системе. Поэтому стоимость проезда может варьироваться в пределах от $s_i^{\min} > 0$ до $s_i^{\max} > 0$, т.е. вектор стоимости S поездки должен находиться во множестве $R = \{s_i^{\min} \leq s_i \leq s_i^{\max}, i = 1, 2, 3\}$. Если, стоимость проезда будет определяться таким образом, что избыток (дефицит) ПС i -го вида ГОПТ возникнет только в случае достижения ею своего минимального (максимального) возможного значения, а дальнейшее изменение стоимости для выравнивания спроса (предложения) запрещено администрацией города, то такая стоимость явится рыночной и определится соотношением

$$u_i(S) \begin{cases} = 0, & \text{если } s_i^{\min} < s_i < s_i^{\max}, \\ \leq 0, & \text{если } s_i^{\min} = s_i, \\ \geq 0, & \text{если } s_i = s_i^{\max}. \end{cases} \quad (3.14)$$

В случае принятия администрацией города или перевозчиком решения $Y^j(S)$, обеспечивающего максимальное удовлетворение качества транспортной услуги j -го пассажира $f_j(Y^j(S))$, то целевая функция примет вид $g(S) = \sum_{j=1}^M W_j \ln f_j(Y^j(S)) + \sum_1^3 s_i q_i$. Можно предположить, что технологическое множество D_j представляет собой замкнутый конус, поскольку D вместе с любой точкой X содержит проходящий через нее луч с началом в нуле, $f_j(X^j(S))$ - однородная непрерывная неотрицательная функция на D_j и $f_j(X^j) > 0$ хотя бы для одного $X^j \in D_j$. Однородность $f_j(Y^j)$ означает, что выпуск ПС ГОПТ на линию пропорционален затратам на его подготовку и эксплуатацию. При сделанных предположениях функция $f_j(Y^j(S))$ имеет глобальный минимум, т.е. достигается как внутри множества D , так и на его границах, функция $g(S)$ - выпукла и дифференцируема, причем $\frac{dg(S)}{dS} = -U(S)$, множество рыночных стоимостей проезда не пусто и выпукло, рыночные стоимости проезда определяются решением задачи $\min g(S)$ при $S \in D$.

Целевая функция $g(S)$ имеет довольно сложный вид и может быть использована после нахождения оптимальных значений целевой функции $f_j(Y^j(S))$.

Реализация предлагаемой модели рынка транспортных услуг позволит определить:

- потребное количество поездок пассажиров при минимуме затрат на транспортные услуги;
- максимально возможное количество поездок пассажиров при ограничении их финансовых возможностей и ограничений пассажирских транспортных предприятий по выпуску подвижного состава на линию;
- рыночную стоимость проезда на общественном транспорте;
- необходимость увеличения размеров бюджетных дотаций через разницу существующего тарифа и реальной рыночной стоимости проезда;
- необходимость взвешенного увеличения тарифа.

3.7. Пассажирский маркетинг на городском электротранспорте

В теории маркетингового управления транспортным обслуживанием до сих пор преобладает технико-технологическая составляющая, что существенно ограничивает адекватное реагирование на усложнение ситуации на рынке транспортных услуг.

Переход городского электротранспорта на работу по критериям рынка в настоящее время повысил интерес к таким экономическим проблемам, как качество транспортной продукции и методы ее количественной оценки, транспортный маркетинг и его организация, гармонизация рынка транспортных услуг и др.

Развитие рыночных отношений усиливает конкуренцию в транспортном бизнесе. Переход многих транспортных предприятий от конкуренции за ресурсы к конкуренции за пассажиров и ужесточение отношений в этой сфере стали важным фактором повышения качества транспортного обслуживания населения. Вместе с тем рыночная конъюнктура с каждым годом все более усложняется, расширяются границы рынка транспортных услуг и состав его участников (операторов), имеющих значительный опыт работы в конкурентной среде.

Одним из путей повышения доходности и снижения затрат пассажирскими транспортными предприятиями ГЭТ является совершенствование организации управления внутригородскими пассажирскими перевозками.

В изменившихся условиях хозяйствования, определивших распространение маркетинговых подходов к управлению, качество транспортного обслуживания пассажиров приобретает большое значение.

Маркетинг в системе ГЭТ проявляется на рынке транспортных услуг. Он представляет

собой систему организации хозяйственной деятельности, основанную на:

1. Изучении рыночного спроса на перевозки городским электротранспортом.
2. Оценке собственных средств (ресурсов транспортного предприятия ГЭТ) для удовлетворения спроса населения на поездки.
3. Реализации удовлетворения спроса – это организация деятельности транспортного предприятия в конкретных объемах собственных ресурсов для получения результатов деятельности.

Идеологию маркетинговой деятельности ГЭТ, в несколько упрощенном виде, могут выражать два положения:

- транспортный маркетинг – это все то, что позволяет перевозчику выгодно реализовать свою транспортную продукцию;
- важна не только сама транспортная продукция и собственная оценка своей работы транспортными предприятиями, а мнение о ней, складывающееся у населения города.

В соответствии с этим маркетинг на городском электрическом транспорте может быть определен как комплексная система изучения и регулирования потребностей потребителей транспортной услуги и условий, в которых она должна реализовываться, а также разработка и осуществление необходимых действий с целью улучшения количественных и качественных показателей транспортной работы (движение подвижного состава ГЭТ) и транспортной продукции (перевозок пассажиров), в наиболее возможной степени отвечающих запросам пассажиров и экономически выгодных производителю услуги - пассажирскому транспортному предприятию ГЭТ.

Основные принципы маркетинга на ГЭТ имеют достаточно общий характер: нацеленность действий на конечный результат, исходя из долговременных целей, максимальное приспособление производства транспортной продукции к реализационной деятельности транспортного предприятия, активное и многообразное воздействие на спрос населения города в транспортных услугах ГЭТ, проявление маркетинговой инициативы, как формы управления производством транспортной продукции, ориентированность на интересы пассажиров.

В прикладном выражении эти принципы проявляются через активное воздействие на рынок транспортных услуг, в том числе в форме информации, рекламы, выставок и других коммуникационных действий, через гибкое, конкретно направленное реагирование на все изменения направленности и мощности пассажиропотоков, творческий подход и деловую предприимчивость при решении маркетинговых задач при решении проблем транспортного обслуживания населения города.

Отраслевая специфика ГЭТ накладывает свой отпечаток не только на содержание принципов маркетинговой деятельности, но и на формы ее реализации. Приходится считаться с

особым характером самой транспортной услуги и с особенностями ее потребления.

Следует иметь в виду, что формирование спроса на перевозки - процесс, определяемый не только мерами по увеличению привлекательности поездки по определенному маршруту, но и продолжительностью проведенной пассажирами на определенной подвижной единице городского электротранспорта в течение поездки.

Управляемые изменения пассажирообразующих факторов (перенос остановочных пунктов трамвая и (или) троллейбуса, изменение времени начала и окончания рабочего дня на предприятиях (организациях), появление новых центров тяготения и т.д.) могут не только изменять эту привлекательность, но и непосредственно влиять на динамику спроса.

Важным является и то, что рост объема перевозок при определенном повышении спроса населения может оказаться экономически невыгодным транспортному предприятию ГЭТ, так как необходимое при этом увеличение расходов не покрывается дополнительными доходами или дотацией из местного бюджета.

Специфической особенностью ГЭТ является неадекватность понятий «реализация услуги», «удовлетворение спроса» и т.д., понятиям «оплата оказанной услуги», «получение дохода». Оказанная предприятиями ГЭТ транспортная услуга потребителям в ряде случаев может оказаться неоплаченной.

Проявляет себя и необходимость сбалансированности функционального (социального) и коммерческого начал. Поэтому маркетинговые подходы требуют тщательного изучения запросов потребителя (спроса населения на поездки) и последующего совершенствования потребительских качеств транспортной услуги, в конечном счете, для того, чтобы сделать предложение перевозчика наиболее привлекательным для пассажиров. Но конечной целью транспортного предприятия является все-таки получение дохода. При всей социальной значимости перевозки, транспортная услуга должна быть оплачена и не имеет значение кем: индивидуальным потребителем транспортной услуги – пассажиром, коллективным потребителем – заказчиком, обществом в целом - через местные бюджеты.

В реальных условиях не только неоправданное, по мнению населения города, увеличение проездной платы, хотя и объективно обоснованное, но не учитывающее фактической платежеспособности основной массы потенциальных пассажиров, может столкнуться с пассивным протестом: либо отказом от поездки, либо, что бывает чаще, отказом от оплаты проезда.

При существующей системе оплаты перевозчик ничего не может противопоставить такому протесту. Предотвратить пользование неоплаченной услугой нельзя, можно лишь обнаружить факт неоплаты в процессе начавшегося ее использования, т.е. в момент начала поездки. Результатом подобной ситуации является отсутствие взаимодействия интересов про-

изводителя (транспортного предприятия) и потребителя (пассажира) транспортной услуги, приводя цену поездки в движение вокруг некоторого равновесного уровня, а в процессе прямого денежного оборота на уровне непосредственных контактов лица, взимающего плату за проезд – к противоречиям с пассажирами.

Эти соображения должны учитываться не только в формулировке принципов, но и в методах осуществления маркетинговой деятельности на городском электротранспорте.

Маркетинговые направления целесообразно дифференцировать следующим образом:

- транспортное предприятие ГЭТ – пассажир;
- транспортное предприятие ГЭТ – заказчик (собственник);
- транспортное предприятие ГЭТ – предприятия других видов ГОПТ и внешнего транспорта;
- транспортное предприятие ГЭТ – подразделения собственной структуры.

Пассажирский маркетинг (микромаркетинг) – может быть подразделен еще и по заданной направленности своего влияния: влияние на транспортную работу предприятия (движение) – «маркетинг в режиме функционирования» и влияние на транспортную продукцию (перевозки) – «маркетинг в режиме реализации».

Маркетинговое планирование и дальнейшее функционирование системы ГЭТ осуществляется на двух основных уровнях:

- стратегическом (на 5-10 лет);
- тактическом среднесрочном (до 5 лет), краткосрочном (годовом).

Одной из первых моделей стратегического планирования принято считать модель «роста - доли», известную как модель BCG. Она отображает позиции транспортного бизнеса в стратегическом пространстве, определяемом двумя координатными осями. Одна из осей используется для измерения темпов роста рынка транспортных услуг, а другая - для измерения относительной доли транспортной продукции транспортного предприятия ГЭТ на транспортном рынке.

Основные принципы стратегического планирования заключаются в следующем:

- устремленность в долгосрочную (на 10–15 и более лет) и среднесрочную (до 3–5 лет) перспективы деятельности транспортного хозяйства ГЭТ;
- ориентация на решение ключевых целей и задач, от достижения которых зависит прогресс в развитии городского электротранспорта;
- органическая увязка намеченных целей с объемом и структурой наличных и перспективных ресурсов трамвайно-троллейбусного хозяйства;
- учет воздействия на деятельность городского электротранспорта многочисленных

внешних факторов, оказывающих как позитивное, так и негативное влияние (инфляция, налоги, конкуренция и т.п.);

- адаптивность транспортной системы, т.е. способность предвидеть изменения внутренней и внешней среды и приспособить к ним процесс функционирования транспортного хозяйства ГЭТ.

Алгоритм разработки стратегического плана работы ГЭТ состоит из нескольких последовательных этапов или шагов работы.

На первом этапе проводится анализ перспектив развития транспортного рынка на основе маркетинговых исследований (обследований) транспортного рынка, изучения стратегии развития пассажирообразующих точек в городе и спроса населения на перевозки, изучения конкурентов. Одновременно проводятся комплексный экономический анализ собственных ресурсов, определение конкретных позиций ГЭТ на рынке транспортных услуг, выявление сильных и слабых сторон деятельности горэлектротранспорта, для чего проводятся SWOT-анализ, PEST-анализ и т.д.

За годы реформирования городского электротранспорта ввиду недостатка инвестиционного финансирования произошел значительный физический износ (до 60%) основных производственных фондов транспортных предприятий, особенно подвижного состава и пути, почти отсутствует новое строительство рельсового пути трамвая, усилился отток квалифицированных кадров. Вместе с тем, сильными сторонами ГЭТ являются: сохранение высокого уровня управления производственно - хозяйственной деятельностью, достаточно сильная материально-техническая база, гибкая амортизационная и тарифная политика, оперативная информация для управления перевозочным процессом, широкая доступность пользования.

При стратегическом планировании можно выделить следующие виды конкурентных стратегий:

1. Стратегия лидерства по издержкам. В центре внимания стратегии – более низкие системные издержки на производство транспортной продукции по сравнению с конкурентами. Преимущество низких издержек создает относительно эффективную защиту против конкурентов.

2. Стратегия дифференциации (отличия). Цель стратегии – придание пассажироперевозкам отличительных свойств, которые важны для пассажира и выделяют перевозки как более качественные среди предложенных конкурентами.

3. Стратегия фокусирования, т.е. специализации на нуждах различных сегментов рынка транспортных услуг (различных групп пассажиров) без стремления охватить весь рынок.

Цель стратегии – удовлетворить потребности в перевозках выбранного целевого сегмента лучше, чем конкуренты. Такая стратегия может опираться как на дифференциацию, так и

на лидерство в минимизации издержек, но только в рамках целевого сегмента. В результате стратегия фокусирования подразделяется на следующие две базовые конкурентные стратегии: фокусированное лидерство по издержкам, фокусированная дифференциация.

В ситуации практического выбора определенной стратегии по пассажироперевозкам, каждое транспортное предприятие ГЭТ должно для себя четко решить: какой вид конкурентного преимущества оно хочет получить в сфере транспортных услуг. По результатам анализа транспортные предприятия должны определить: их место на рынке транспортных услуг, направление движения транспортного рынка, выгоду и ее получателя, цель и пути ее достижения.

Применительно к городскому электротранспорту, все эти стратегии направлены на рост объемов перевозок, повышение конкурентоспособности и эффективности деятельности транспортных предприятий практически, в той или иной мере, использует и развивает эти стратегические концепции. Однако ввиду недостатка финансовых средств или ресурсов часто необходимо сосредоточивать внимание на одном, двух или трех направлениях.

В настоящее время наиболее целесообразно выбрать стратегии инновационного обновления основных фондов ГЭТ и развития информатизации новых технологий с сохранением стратегии низких издержек и гибкой тарифной политики. Стратегический шаг должен учитывать возможности использования также элементов других стратегий.

Заключительная работа по стратегическому планированию связана с разработкой прогнозов объемов продажи транспортных услуг (перевозок и пассажирооборота), размеров необходимых материально-технических ресурсов, производительной силы системы, инвестиционных программ и бюджетов по отдельным направлениям деятельности транспортных предприятий ГЭТ. При этом на основе имитационного моделирования разрабатывают несколько вариантов основных показателей стратегического плана: оптимистический, пессимистический и базовый (средний).

Действия практического маркетинга наиболее конкретно проявляются в рамках маркетинговой тактики. Именно она в конкретных условиях ориентирована на факторы формирования спроса населения города на поездки, мониторинг функционирования эксплуатационных систем, текущее регулирование действий. Это особенно важно применительно именно к транспортной услуге, потребление которой совпадает во времени с производством, при обязательном участии самого потребителя (пассажира). Это выводит на первый план внимательное отношение работников транспортного предприятия ГЭТ к требованиям и пожеланиям пассажира. В этой связи большое место в маркетинговой деятельности занимают различные виды информации и ее анализ, а также коммуникативные связи – реклама во всех ее проявлениях. Наиболее действенная форма рекламы, как показывает практика, быстрое вос-

приятие мнений, оценок и пожеланий пассажиров, оперативная их реализация и своевременное уведомление населения о принятых мерах.

В рамках пассажирского маркетинга на ГЭТ нельзя не считаться с фиксированностью проездной платы, ограниченностью доли расходов, которая покрывается за счет прямого сбора выручки, сложным порядком изменения тарифов, недостаточностью компенсирующих субсидий (дотации из местного бюджета) – факторами, снижающими эффективность маркетинговых методов.

Анализ результатов обследований показывает, что стоимость проезда не является главным фактором, определяющим привлекательность соответствующей поездки. Однако это справедливо только до определенного уровня. Превышение такого уровня может привести к падению платежеспособного спроса и соответственно, к снижению полноты сбора выручки за проезд.

Маркетинговое ценообразование, помимо очевидных внутренних и внешних факторов, оказывающих влияние на размер проездной платы, дифференцированно рассматривает сами подходы к назначению цены (их основы - расчет издержек, потребительную ценность транспортной услуги, ориентацию на цены за проезд, установленные конкурентами), маркетинговые цели предприятия («выживание», краткосрочный «пик» дохода, захват значительной части рынка транспортных услуг, достижение преимущества в каком-либо признаке транспортной услуги – скорость, комфорт и т.д.), а также фактическую платежеспособность различных групп потребителей транспортной услуги.

В системе маркетингового ценообразования на ГЭТ должны находить применение и скидки с расчетной цены проезда как форма поощрения потребителя (к примеру, за предварительную оплату проезда при покупке билетов многоразового действия) или частичной компенсации за сравнительное «неудобство» (например, перенос поездки на часы спада массовой нагрузки) или в качестве одной из форм социальной защиты.

Точно также могут применяться и надбавки, например, при продаже билетов, представляющих дополнительные права («билет на предъявителя»), и в случаях, когда транспортное предприятие берет на себя дополнительные обязательства (создание целевого транспорта, подача заказного подвижного состава вне расписания, организация специальных перевозок и т.д.).

3.8. Конкуренция на рынке пассажирских транспортных услуг

Конкуренция представляет собой борьбу между производителями за более выгодные условия производства и сбыта товаров, за получение наивысшей прибыли. Ее можно рассматривать как элемент рыночного механизма, обеспечивающего взаимодействие рыночных

субъектов хозяйствования в процессе производства и сбыта продукции, а также в сфере приложения капитала.

Формой существования конкуренции является общественная система норм и правил, имеющая в своей основе государственные директивы и рыночные методы функционирования структурных подразделений национального хозяйства.

Конкуренция, будучи главным элементом механизма рыночной системы, одновременно является средой, куда погружена данная система и вне которой она функционировать не может. Именно конкуренция обеспечивает единство действия всех элементов рыночного механизма, объединяя в единое целое все хозяйствующие субъекты, конкурирующие между собой, навязывая им одну и ту же игру или обязывая их играть по одним и тем же, единым для всех, правилам.

Конкуренция на транспорте – это соперничество транспортных предприятий за лучшие методы хозяйствования, т.е. за наиболее выгодные условия осуществления перевозок и получение максимальной выгоды.

Кроме того, конкуренция на транспорте – это борьба за пассажиров, за получение максимально полезного эффекта на основе применения современных, более эффективных технологий, повышения качества перевозок, их надежности и скорости перемещения пассажиров.

В соответствии с результатами действия конкуренции при использовании базовых конкурентных преимуществ и, как следствие, с размерами получаемой прибыли на вложенный капитал, перераспределяются и ресурсы между различными видами городского пассажирского транспорта, а это означает наличие между ними элементов и межотраслевой конкуренции.

Имеются несколько форм конкуренции, которые могут использоваться и активно используются в сфере городского общественного транспорта в различных странах. Эти формы конкуренции использовались на различных стадиях и относительно различных компонентов систем общественного транспорта.

Систематизированное и ясное понимание этих различий позволит составить определенную систему, в рамках которой вся широта опыта и результатов конкурентной деятельности будут представлять собой направление при разработке конкретных мер конкуренции, соответствующих к разнообразию ситуаций, которыми характеризуются различные города во всем мире.

Конкурентный рынок транспортных услуг делится на четыре вида: рынок совершенной (чистой) конкуренции, монополистической, олигополистической и рынок чистой монополии (см. табл. 3.4).

Классификация рынка транспортных услуг по признакам конкуренции

Параметры рынка транспортных услуг	Формы рынка транспортных услуг			
	Совершенная (чистая) конкуренция	Монополия	Олигополия	Монополия (чистая)
1	2	3	4	5
1.Количество видов транспорта (транспортных организаций)	Много	Много, но перевозки каждого из них имеют существенные различия	Мало (2-8)	Один
2.Сила конкуренции	Очень сильная	Сильная	Слабая	Отсутствует
3.Доли на ранке	Малые	Малые	Большие	Весь рынок
4.Доступ к рынку	Открыт	Затруднено	Затруднено	Блокирован
5.Объем производства транспортной продукции	Определяется конкурентоспособностью и спросом	Определяется конкурентоспособностью и сговором участников	Определяется конкурентоспособностью и сговором участников	Определяется спросом
6.Политика ценообразования	На основе закона, спроса и предложения	На основе спроса и конкурентоспособности	Определяется спросом и конкурентоспособностью	Определяется транспортной организацией
7.Роль качества и конкуренции	Очень высокая	Очень высокая	Высокая	Определяется ситуацией
8.Роль рекламы в продвижении транспортной продукции	Высокая	Высокая	Очень высокая	Определяется ситуацией

В реальной действительности рынок совершенной конкуренции в строгом теоретическом значении практически не встречается. Он представляет собой так называемую идеальную структуру, т.е. свободная конкуренция существует скорее как абстрактная идея, к которой реально существующие рынки могут лишь в большей или меньшей степени стремиться.

Рынок монополистической конкуренции в значительной мере характерен для транспортного рынка. Сходство монополистической конкуренции с совершенной состоит в наличии значительного количества перевозчиков, маршрутов типов подвижного состава и т.д. Но вместе с этим имеется значительная специализация в оказании одних и тех же услуг и в том числе услуг по перемещению пассажиров. И со стороны предложения, и со стороны спроса в рыночном процессе взаимодействуют различные субъекты, например, при перевозках пассажиров на средние и малые расстояния трамвай испытывает конкуренцию со стороны автотранспорта субъектов малого предпринимательства и т.д.

Монополизм в перемещении может заключаться в том, что одно транспортное предпри-

ятие осуществляет перевозки пассажиров по маршрутам, которых нет у других. Таким образом, монополизм на транспорте – это специализация или на маршрутах, или на отдельных видах перевозок, которых нет у других субъектов транспортного рынка.

Транспортные предприятия не могут существенно влиять на уровень тарифов и цен, так как их повышение может вызвать приток конкурентов, структурные изменения параметров спроса и предложения.

Наиболее типичным для современных видов транспорта является рынок олигополистической конкуренции. Он характеризуется господством немногих транспортных предприятий, существующих на каждом виде городского транспорта. В масштабе же единого транспортного рынка города ими будут, например, транспортные и логистические компании.

Олигополия – это господство немногих транспортных предприятий, но каждое из них выполняет большой объем перевозок и, следовательно, является крупным продавцом транспортных услуг. При этом каждое из предприятий испытывает на себе влияние конкурентов как внутри каждого вида транспорта, так и на межтранспортном уровне.

Олигополистическая конкуренция относится к разряду несовершенных. Во-первых, каждое из транспортных предприятий занимает значительную долю рынка перевозок, а поэтому может влиять на уровень тарифов. Во-вторых, вход на олигополистический рынок новых транспортных предприятий сопряжен с большим риском, так как требуются время и большие инвестиции для того, чтобы заняться аналогичным видом деятельности.

Олигопсония, монопсония и монопсоническая конкуренция на транспортном рынке определяются по аналогии с олигополией, монополией и монополистической конкуренцией, но только при рассмотрении рынка потребителей транспортной продукции. Олигопсония и монопсоническая конкуренция характерны при массовых перевозках пассажиров.

Таким образом, на транспортном рынке можно выделить следующие виды конкуренции:

- межотраслевую конкуренцию – между городским и другими видами транспорта, обслуживающими население города (метро, местный речной транспорт и т.д.);
- внутриотраслевую конкуренцию – между различными участниками перевозочного процесса (компаниями-операторами, перевозчиками и т.д.).

Действенность конкуренции в области общественного транспорта значительно отличается в различных странах. В большинстве индустриальных стран городской общественный транспорт все еще представляет собой фактически государственную монополию, и главным фактором во внедрении конкуренции может стать развитие энергичного частного сектора в сфере общественного транспорта. Это тем более трудно в тех случаях, когда, как правило, эти услуги коммерчески нежизнеспособны, и их обеспечение зависит от под-

держки государства, которое часто является бенефициантом этой деятельности.

Для обеспечения эффективной конкуренции необходимо:

- наличие правовой системы, которая устанавливает и защищает имущественные права собственников, принципы справедливой торговли и эффективные процедуры для ее реализации;
- система разработки политики, способная развивать цели государственной политики в области городского общественного транспорта;
- институциональная компетентность в областях, где должна использоваться конкуренция, а также регулирование конкуренции и стимулирование действий, чтобы гарантировать коммунальное обслуживание [16].

3.9. Конкуренентоспособность транспортной продукции

Конкуренентоспособность транспортной продукции ГЭТ - способность выдержать конкуренцию транспортных услуг, с точки зрения завоевания той доли рынка, которая обеспечивает благоприятную реализацию транспортной продукции и необходимый рост доходов транспортного предприятия.

Под транспортной продукцией понимается не только перевозка как процесс, но и сопутствующие работы и услуги, оказываемые транспортными предприятиями ГЭТ. С точки зрения экономической теории, создаваемая в сфере транспорта продукция, с учетом постулата о продолжении процесса производства в сфере обращения и для сферы обращения, перевозки – это особый товар-услуга.

В современных условиях одним из основных элементов эффективной конкурентной борьбы на рынке транспортных услуг является максимальное удовлетворение требований пассажиров к транспортному обслуживанию. Оптимальное сочетание стоимости и качества данных услуг у каждого транспортного предприятия способствует повышению его конкурентного статуса.

Конкуренентоспособность транспортной продукции можно определить как совокупность характеристик перевозки пассажиров, отражающую ее отличие от перевозок другими видами транспорта или другими транспортными предприятиями города (либо с использованием иной комплексной технологии перемещения) как по степени соответствия конкретной общественной потребности, так и по уровню транспортных затрат.

Конкуренентоспособность, как и конкуренция, может быть ценовой и неценовой.

Ценовая конкуренция определяется величиной затрат на производство транспортной продукции, зависит от тарифной и инвестиционной политики, а также - от способности перевозчика своевременно и в нужном объеме востребовать инновации в области техники, тех-

нологии и менеджмента. Основными видами ценовой конкуренции являются открытая и скрытая конкуренции.

Открытая ценовая конкуренция, как метод конкурентной борьбы, предполагает снижение тарифов для освоения новых маршрутов, а также установление демпинговых барьеров для вхождения новых контрагентов в рынок транспортных услуг. Как правило, такое снижение стоимости проезда кратковременно, и затем цены повышаются еще больше.

Скрытая ценовая конкуренция на транспорте недопустима по антимонопольному законодательству, однако, возможно применение скидок и формирование гибкой тарифной политики с целью привлечения дополнительных объемов перевозок.

На неценовую конкурентоспособность транспортной продукции непосредственно влияют три группы параметров: спрос, предложения и взаимодействия.

Параметры спроса отображают индивидуальные запросы пассажиров в поездках, зависят также от размещения и объемов производства предприятий и организаций города. Эти параметры формируют спрос на поездки на ГЭТ, но с учетом социальных факторов.

Параметры предложения транспортной услуги имеют более сложную структуру и определяются четырьмя подгруппами показателей:

- показателями развития и размещения производства транспортной продукции;
- показателями транспортной обеспеченности населения города;
- показателями качества работы ГЭТ;
- показателями качества транспортной услуги.

Поэтому важно соотнести фактические характеристики качества конкретной перевозки с теми же характеристиками аналогичных перевозок, выполняемых конкурентами. Базой для сравнения может быть мировой стандарт, лучший отечественный или другой сертифицированный образец.

Концентрация и использование ресурсов. Транспортное предприятие в своей деятельности осуществляет соединение и использование материальных, денежных и трудовых ресурсов. Предприятию необходимо получить их в свое распоряжение, добившись при этом, чтобы по своим качественным и стоимостным характеристикам они были пригодны для организации конкурентоспособных перевозок.

Организация перевозочного процесса. Влияние рыночной сферы на транспортное предприятие сказывается на «входе» в процесс производства транспортной продукции через цены и качество потребляемых ресурсов и на «выходе» из него через спрос на предлагаемые перевозки. Но сама организация перевозок – выбор технологии, техническое состояние подвижного состава, создание стимулов к труду, контроль качества и т.п. – является сугубо внутрифирменной проблемой. Оказывать решающее воздействие на рынок транспортное

предприятие, как правило, не может. Так, нельзя «навязать» рынку отдельные виды перевозок или услуг, которые не пользуются спросом.

Аналогичная ситуация складывается с завышенными ценами на ресурсы, предлагаемыми на рынке. Но, организовав перевозочный процесс, транспортное предприятие находит собственный способ удовлетворения объективных требований рынка.

Организация маркетинговых исследований. Сущность данной функции заключается в целесообразности предлагать перевозки, пользующиеся спросом (с учетом сегментации рынка и изучения спроса).

К основным факторам, воздействующим на отношение потребителей к транспортной продукции, относят: организацию транспортного обслуживания (ГЭТ должен гарантировать перевозку пассажиров точно в срок, безопасность движения, комфорт и т.д.); представление о ГЭТ со стороны пассажиров и контрагентов, его авторитет, информированность потенциальных пассажиров о новых маршрутах, оптимальном маршруте поездки и т.д.

Необходимо также стимулировать реализацию транспортной продукции, для чего используется широкий спектр маркетинговых приемов.

Конкурентоспособность транспортного предприятия – способность удовлетворять платежеспособный спрос населения города в перевозках определенного объема и качества, что позволяет занять ведущее место на городском рынке транспортных услуг и получить максимально полезный эффект.

Следует отметить, что возможность транспортного предприятия конкурировать на рынке транспортных услуг в основном зависит от конкурентоспособности перевозок и совокупности экономических методов управления производственно - финансовой деятельностью предприятия, оказывающих воздействие на результаты конкурентной борьбы.

Возможности повышения конкурентоспособности транспортного предприятия непосредственно связаны с функциями его внутрифирменного управления.

3.10. Механизм государственного регулирования рынка транспортных услуг

В соответствии с ростом масштабов производства транспортной продукции в рамках муниципального сообщества, степени воздействия его результатов на качество жизни населения города, с усложнением задач, стоящих как в экономической, так и в других сферах деятельности города, неизбежно возрастает необходимость государственного регулирования экономики городского электротранспорта.

Государственное воздействие на экономику ГЭТ - целенаправленная система мер законодательного, исполнительного и контролирующего характера, реализуемая соответствующими государственными органами в целях обеспечения наилучших результатов экономиче-

ского и социального развития муниципального сообщества и предотвращения негативных последствий деятельности отдельных экономических субъектов или блоков экономической системы города.

Как следует из характеристики сути государственного вмешательства в экономику транспорта и причин, объясняющих его необходимость, присутствие этого вмешательства желательно и даже обязательно для обеспечения экономической и социальной стабильности в муниципальном сообществе и адаптации существующей социально-экономической системы к постоянно меняющимся условиям ее функционирования.

Объектом государственного воздействия на экономику ГЭТ является сфера транспортных услуг, а также ситуации, явления и условия социально-экономической жизни города, на которые оказывает влияние горэлектротранспорт.

Государственное регулирование экономики (ГРЭ) в условиях рыночного хозяйства представляет собой систему типовых мер законодательного, исполнительного и контролирующего характера, осуществляемых правомочными государственными учреждениями и общественными организациями в целях стабилизации и приспособления существующей социально-экономической системы к изменяющимся условиям.

Требования к системе государственного регулирования:

- поддержание степени государственного вмешательства в производственную деятельность городского электротранспорта (по жесткости и глубине этого вмешательства) в рамках разумной достаточности;
- многомерность регулирования, которое должно носить системный характер и распространяться на следующие сферы: нормативно-правовую, налоговую, финансовую и тарифно-ценовую;
- целостность и непрерывность (возможность реализации регулирующих функций на местном уровне).

Методы государственного управления и регулирования экономики ГЭТ подразделяются на: экономические, правовые и административные. Между этими методами существует тесная связь, отражающая реальную обусловленность разнообразных отношений в муниципальном сообществе.

Экономические методы основаны на использовании экономических интересов: общегосударственных, групповых, частных. В связи с этим экономические методы можно подразделить на: методы определения перспектив развития (прогнозы планы, программы) и на методы непосредственного экономического воздействия и регулирования (госзаказ, налоги, кредиты и т.д.). На прочной правовой базе должны основываться: предоставление дотаций убы-

точным, но социально значимым предприятиям городского электротранспорта; разрешение в органах государственного арбитража споров, возникающих в процессе эксплуатационной и хозяйственной деятельности транспортных предприятий ГЭТ; регулирование отношений предприятий городского электротранспорта с пассажирами; обеспечение безопасности перевозки пассажиров, движения подвижного состава и защиты природного окружения от чрезмерных экологических нагрузок.

Деятельность предприятий ГЭТ неизменно регулируется определенным набором правил и различного рода ограничений, установленных законом и контролируемых государством, что в определенной степени ограничивает свободу действий транспортных операторов.

Необходимость государственного регулирования транспортной деятельности ГЭТ обусловлена следующим:

- гарантированием транспортного обслуживания жителей города - во многих случаях на рынке транспортных услуг частные транспортные предприятия не способны или не имеют желания предоставлять некоторые виды социально значимого обслуживания населения;
- позиционированием на рынке транспортных услуг - экономия масштаба или другие особенности специфического рынка могут привести к монопольному положению производителей транспортной продукции, при котором они способны ограничивать объемы перевозок и поднимать стоимость проезда, а также ограничивать доступ конкурентам на рынок;
- эффектом экстерналий - получение доходов одним экономическим агентом может отрицательно сказываться на деятельности других хозяйственных агентов или населения;
- информационными трудностями - перевозчики обычно обладают большим количеством информации относительно предоставляемых транспортных услуг, чем пассажиры;
- чрезмерным уровнем конкуренции - излишек на рынке транспортных услуг перевозчиков приводит к значительному снижению стоимости проезда, и, следовательно, к получению транспортными предприятиями низкого дохода, который будет недостаточен для покрытия затрат и гарантирования будущих инвестиций, что вызовет необходимость увеличения дотаций или их уход с рынка.

Основным социальным аргументом в пользу государственного регулирования может быть гарантия обеспечения занятости, продолжительности и условий работы работников горэлектротранспорта, включая здоровье и безопасность, гарантированное соответствующее обучение и переподготовка, снижение уровня несчастных случаев на производстве и стремление к максимизации производительности труда, повышению качества транспортных услуг, а также обеспечение эффективного представления интересов рабочих и служащих транспортных предприятий ГЭТ.

4. ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ КАК ОБЪЕКТ ГРАЖДАНСКО - ПРАВОВЫХ ОТНОШЕНИЙ

4.1. Общие положения гражданско-правовых отношений в сфере транспортных услуг

В центре общественного внимания многих стран мира находятся проблемы реформирования городского пассажирского транспорта. С 90-х гг. XX в. и до сегодняшнего дня в европейских странах одним из главных способов решения этой проблемы является либерализация этой отрасли. Решение данной задачи заключается в частичном освобождении транспорта от государственного регулирования, ограничивающего сферу рынка и свободного предпринимательства.

Мировая практика либерализации транспортного рынка показывает, что единственным способом достижения указанной выше задачи является создание и внедрение правил хозяйственной деятельности, основанных на свободе заключения и расторжения контрактов, государственной защите прав собственности и контрактных обязательств. При принятии такого способа либерализации рынка транспортных услуг, оказываемых городским пассажирским транспортом, должно быть исключено иное вмешательство государства в хозяйственную деятельность.

С переходом России к современной рыночной экономике и началом реформирования социально-экономических отношений во взаимоотношениях участников рыночных отношений резко изменились общие положения об обязательствах и о договоре, которые являются основой для регулирования оказания транспортных услуг и движения денежных средств.

До перехода государства на рыночные отношения правила об отдельных видах договоров, заключаемых повседневно на потребительском и товарном рынках, и нормы обязательств перестали соответствовать новым условиям. Такие нормы стали содержанием нового Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК).

Правила ГК регулируют отношения между гражданами, потребителями и предпринимателями. Этот документ регулирует экономическую жизнь, как предпринимательских структур, так и повседневную нормальную экономическую жизнь любого гражданина. ГК устанавливает правила купли-продажи, включая такие ее разновидности, как поставка продукции и товаров, розничная купля-продажа, продажа предприятий, энергоснабжение и др. ГК устанавливает правила оказания всякого рода услуг, в том числе транспортных, регулирует отношения по перевозкам пассажиров всеми видами транспорта, содержит правила страхования и многие другие отношения.

Одним из крупных преобразований в проведении реформ стало введение в действие принятого Государственной думой нового ГК Российской Федерации, разработанного на основе отечественного и мирового опыта. Новый ГК представляет собой отработанный

юридический документ, регулирующий многообразные и сложные рыночные отношения, имущественные и личные неимущественные права граждан и других субъектов. Этот закон оказывает существенное влияние на экономико-правовую обстановку, являясь как бы основой правового обеспечения современной рыночной экономики России.

Известно, что основой развитых рыночных отношений является экономическая свобода товаропроизводителей, других участников коммерческой деятельности. Эта свобода лишь тогда становится основой экономики, когда она законодательно закреплена в праве. Право предполагает утверждение в жизни такого порядка, когда бы отсекались злоупотребления, диктатура сильного и когда бы свободное поведение людей осуществлялось в определенных законом рамках. В нынешнем ГК предусмотрены требования равенства субъектов, неприкосновенности собственности, свободы договоров, недопустимости произвольного вмешательства, необходимости беспрепятственного осуществления гражданских прав, обеспечения восстановления нарушенных прав, судебной защиты прав. Особо подчеркивается, что наряду с равенством для субъектов гражданского права характерны автономия и имущественная самостоятельность.

При командной системе управления экономикой вообще не возникали такие отношения, как сделки с недвижимостью, продажа и аренда предприятий, финансовая аренда (лизинг), финансирование под уступку денежного требования (факторинг), по передаче прав на использование промышленной собственности (франчайзинг), доверительное управление имуществом, коммерческое посредничество, постоянная и пожизненная рента.

С развитием экономических отношений потребовались существенное изменение и большая детализация в законе правил о купле-продаже, аренде, подряде, перевозке, комиссии, поручении, займе, хранении, а также обязательств за причинение вреда.

Серьезное влияние на деятельность городского электротранспорта оказывает современное гражданское законодательство, направленное наряду с другими отраслями права, в частности налогового, бюджетного и других, на демократические преобразования.

У городского электротранспорта возникают обязательства, которые подпадают под общие положения об обязательствах и общие положения о договоре. Кроме того, в условиях, когда возрастает конкуренция на рынке транспортных услуг, ГЭТ должен решать сложные задачи по коренному улучшению своей деятельности и повышению качества предоставляемых транспортных услуг населению города, а также повседневно совершенствовать свои взаимоотношения с пассажирами.

Необходимо признать, что совмещение функций хозяйственной деятельности и государственного регулирования в одном отраслевом органе государственного управления, Минтрансе России, сдерживало развитие рыночных отношений в отрасли и препятствовало

развитию конкурентной среды.

Промышленная система России за годы экономических реформ вошла в режим свободного развития и сильно изменилась в сравнении с условиями советского планового хозяйства. Любые юридические или физические лица, обладающие необходимыми ресурсами и способные законодательно удовлетворять стандартам безопасности, стали свободно владеть любыми типами движимого и недвижимого имущества. Для них стало возможным в соответствии с предоставленным ГК правом свободно заключать любые контракты на поставку продукции, оказание услуг, использование производственных мощностей друг друга и т.д. и определять все условия этих контрактов, включая цены. При этом вмешательство государственных органов в заключение контрактов и определение их условий исключено.

В то же время система государственного регулирования деятельности городского электротранспорта стала недостаточно эффективна.

В условиях экономического роста ключевыми требованиями для эффективной работы ГЭТ становятся снижение совокупных затрат на перевозку пассажиров, снижение собственных затрат, повышение мотивации работников транспортных предприятий, способность удовлетворять возрастающие требования пользователей к качеству транспортных услуг и гибко реагировать на изменения спроса на перевозки. Решение этих вопросов связано в первую очередь с формированием и развитием конкуренции в сфере внутригородских пассажирских перевозок.

4.2. Имущество предприятия горэлектротранспорта

В силу своей специфики имущество городского электротранспорта состоит из недвижимого и движимого имущества. Деление имущества на движимое и недвижимое имеет важное юридическое значение (ст. 130 ГК).

К недвижимому, по общему правилу, закон относит имущество, прочно связанное с землей не только физически, но и юридически, поскольку его использование по прямому назначению невозможно в отсутствие каких-либо прав на соответствующий земельный участок. К ним закон относит здания, сооружения парков (депо) ГЭТ и т.д.

Юридическим актом признания и подтверждения государством прав на недвижимость служит специальная государственная регистрация прав на недвижимость в едином государственном реестре, которая осуществляется учреждениями юстиции.

Не относится к недвижимости и, в соответствии с п. 2 статьи 130 ГК РФ, не требует государственной регистрации имущество, которое не связано с землей, хотя и обладает значительной ценностью.

Особой разновидностью недвижимости являются комплексы взаимосвязанных недвижимых и движимых вещей, которые используются по общему назначению как единое целое, т.е. в нормальном имущественном обороте они являются объектами права. К ним относятся транспортные предприятия.

Транспортное предприятие, как объект гражданского оборота, представляет собой имущественный комплекс, включающий в свой состав наряду с недвижимостью (земельными участками, зданиями, сооружениями) и движимостью (подвижной состав, контактно-кабельную сеть, рельсовый путь, оборудование, инструменты и т.д.) обязательственные права требования, пользования и обязанности.

Однако следует иметь в виду, что термин «предприятие» в российском законодательстве используется также и для обозначения некоторых видов юридических лиц – субъектов гражданского права.

Таким образом, в нормальном имущественном обороте предприятия являются объектами права, а субъектом соответствующих прав и обязанностей является юридическое лицо, т.е. собственник, но не имущество. Поэтому закон подразумевает под предприятием, как объект, прежде всего имущество предприятия.

Основой недвижимого имущества городского электротранспорта являются земли федерального или муниципального значения.

Земли должны использоваться в соответствии с земельным, градостроительным, экологическим, санитарным, противопожарным и иным законодательством Российской Федерации.

Размеры земельных участков, в том числе полосы отвода, определяются проектно-сметной документацией, согласованной в порядке, установленном земельным законодательством Российской Федерации.

К ним относятся земли, отведенные под рельсовые пути, а также под защитные и укрепительные насаждения, земляное полотно, искусственные сооружения, строения, здания, сооружения и иные объекты, необходимые для эксплуатации транспортной инфраструктуры.

Кроме того, к недвижимости относятся входящие в состав отрасли предприятия производственно-технологического комплекса транспорта: предприятия, осуществляющие ремонт и модернизацию подвижного состава, производство и поставку запасных частей, оборудования и материалов, остановки с объектами хозяйства, энергетики и связи и т. д.

К недвижимой собственности городского электротранспорта относятся также входящие в его состав ремонтные заводы (мастерские), предприятия и учреждения социальной сферы, учреждения по подготовке кадров.

4.3. Право собственности на городском транспорте. Владение, пользование и распоряжение имуществом предприятия городского электротранспорта

Собственность как экономическая категория употребляется в одних случаях как понятие «имущество» или «вещи», в других – считают, что речь идет о сугубо экономическом отношении, а иногда – напротив, отождествляют это понятие с чисто юридической категорией – правом собственности. Исходя из социальных отношений, собственность нужно рассматривать как определенное экономическое отношение, которое подлежит правовому оформлению. Экономическое отношение собственности представляет собой отношение между людьми по поводу конкретного имущества.

Отношения собственности в их традиционном понимании появились как следствие формирования рыночного хозяйства, основанного на товарно-денежном обмене, так как в рыночном хозяйстве они обязательно требуют юридического признания и правовой защиты. Право закрепляет и оформляет экономические отношения собственности путем предоставления владельцу возможности ее защиты от необоснованных посягательств любых иных лиц.

Экономические отношения присвоения собственности выступают в различных формах в зависимости от того, кто является их субъектом: отдельный человек, группа лиц, государство или общество в целом. Эти экономические формы присвоения принято называть формами собственности.

Как экономические категории формы собственности провозглашены в части 2 статьи 8 Конституции Российской Федерации как частная, публичная (государственная и муниципальная) и иные формы собственности, т.е. имущество может находиться в собственности граждан и юридических лиц, а также государства, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований. Следует иметь в виду, что законом определяются виды имущества, которые могут находиться только в государственной или муниципальной собственности. Это означает, что в собственности граждан и юридических лиц может находиться любое имущество, за исключением отдельных видов имущества, которое в соответствии с законом не может им принадлежать. Однако законом также предусмотрено, что права всех собственников защищаются равным образом.

В РФ признаются частная, государственная, муниципальная формы собственности. В связи с этим субъектами права собственности могут быть любые субъекты гражданского права: граждане, юридические лица (кроме унитарных предприятий и финансируемых собственником учреждений), государственные и муниципальные образования. При этом понимается, что все граждане и юридические лица являются частными собственниками принадлежащего им имущества. В этом качестве они могут быть собственниками лю-

бого имущества, в том числе различных видов недвижимости, включая земельные участки, предприятия, оборудование, транспортные средства и другие средства производства. Объектом права собственности граждан и юридических лиц не может быть только то имущество, которое изымается из оборота, так как оно составляет объект исключительной собственности государства. Следует иметь в виду, что все виды объектов, которые не могут принадлежать гражданам и юридическим лицам по праву собственности, т.е. нахождение которых в обороте не допускается, в соответствии с пунктом 2 статьи 129 ГК РФ, должны быть прямо указаны в законе.

Право собственности как совокупность правовых норм представляет собой наиболее широкое по содержанию вещное право, которое дает возможность обладателю-собственнику определять содержание и направление использования принадлежащего ему имущества, осуществляя над ним полное «хозяйственное господство», т.е. осуществлять определенные правомочия. В пункте 1 статьи 209 ГК РФ эти правомочия определены как права владения, пользования и распоряжения имуществом.

Под правомочием владения имуществом понимается основанная на законе (юридически обеспеченная) возможность иметь у себя данное имущество, содержать его в своем хозяйстве, т.е. фактически обладать им, числить на своем балансе и т.п. Правомочие пользования имуществом представляет собой основанную на законе возможность эксплуатации, хозяйственного или иного использования имущества путем извлечения из него полезных свойств, его потребления. Такая возможность теснейшим образом связана с правомочием владения, так как пользоваться имуществом можно только владея им. Правомочие распоряжения имуществом означает аналогичную возможность определения юридической судьбы имущества путем изменения его принадлежности, состояния или назначения (отчуждение по договору, передача по наследству, уничтожение и т.д.).

Все три названных правомочия концентрируются у собственника одновременно. Все иные лица не могут оказывать воздействия на принадлежащее собственнику имущество. Действующий правовой порядок предоставляет и гарантирует собственнику реальную юридическую власть. Он вправе передавать другим лицам свои права владения, пользования и распоряжения принадлежащим ему имуществом, оставаясь при этом его собственником, например, при сдаче этого имущества в аренду или при передаче своего имущества в доверительное управление другому лицу. Доверительное управление является просто способом осуществления собственником своих правомочий, т.е. одной из форм реализации правомочия распоряжения.

Городской электротранспорт является единым производственно-технологическим комплексом.

5. ОРГАНИЗАЦИОННО - ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКИМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ

5.1. Особенности управления на городском электрическом транспорте

Надежное управление – основа устойчивой работы городского электротранспорта. Его деятельность, по сравнению с другими отраслями городского хозяйства, имеет существенные особенности, что во многом определяет специфику всей системы управления электрическим транспортом города.

Основные принципы организации управления на путях сообщения России определились уже в прошлом столетии. Главной идеей, которая лежала в основе развития транспорта дореволюционной (царской) и послеоктябрьской (советской) России, была целостность, единство управления транспортом. В 1865 г. было учреждено единое Министерство путей сообщения (а единое транспортное ведомство – более 200 лет назад, в 1798 г.).

Такое управление дает возможность оперативно, в зависимости от потребности, решать задачи первоочередного вывоза пассажиров, в том числе в условиях аварий и стихийных бедствий.

В соответствии с этими особенностями, развиваясь в условиях конкретной страны, городской электротранспорт получил сложную разветвленную структуру, обеспечивающую четкое взаимодействие между его структурными подразделениями. В ее основу положена следующая схема, отражающая выработанные многолетним опытом условия надежного управления всем производственно-технологическим комплексом: министерство - департамент транспорта - транспортное предприятие - линейные подразделения (отдельные службы, трамвайные депо и троллейбусные парки и т.д.).

Наряду с этим для обеспечения устойчивой работы основных технических средств – подвижного состава и постоянных устройств на городском электротранспорте страны – создана промышленная и научная база, действует собственный ремонтно-строительный комплекс, включающий в себя предприятия стройиндустрии, проектно-изыскательские организации. Предприятия транспортной отрасли часто имеют собственную социальную сферу: предприятия торговли, общественного питания, учреждения здравоохранения, образования, культуры и спорта.

Несмотря на то, что централизованное управление городским электротранспортом основывается на хозяйственных взаимоотношениях как внутри, так и между производственными системами, еще одной его важнейшей особенностью является то, что основная продукция городского электротранспорта – перевозка – в законченном виде образуется, как правило, на уровне отрасли. На транспортные предприятия возложено хозяйственное руководство всем

комплексом городского электротранспорта на уровне муниципального образования, включая централизованное формирование и распределение доходов от создаваемой транспортной продукции, сосредоточение финансовых и материальных ресурсов для развития маршрутной сети, внедрения достижений научно-технического прогресса, приобретения и ремонта подвижного состава, содержания верхнего строения рельсового пути, контактно-кабельной сети и др.

Вместе с тем, ввиду большой протяженности линий трамвая и (или) троллейбуса, значительного количества производственных объектов, во многом различных по назначению, технической оснащенности и способам организации производства транспортной продукции, управление всеми объектами городского электротранспорта не может осуществляться исключительно из единого центра. Поэтому оно обеспечивается сочетанием отраслевого и территориального принципов.

С другой стороны, деление сети транспортных линий на отделения, дистанции обусловлено сложившимися в городе транспортными связями, определяемыми местами зарождения и погашения основных пассажиропотоков, а также техническими и организационными возможностями горэлектротранспорта управлять процессом перевозок и его производственно-хозяйственным обеспечением. Парки (депо) во взаимодействии с обеспечивающими перевозочный процесс подразделениями, являющиеся органами управления в установленных для них границах, выполняют роль одновременно организаторов и производителей транспортной продукции.

К основным принципам управления городским электротранспортом относятся:

- системность (комплексный подход, выражающийся в единстве государственного и хозяйственного руководства, сочетании общественных интересов с коллективными и личными интересами);
- многомерность и иерархичность (распределение функций управления по горизонтали и вертикали с неукоснительным соблюдением требований централизма и единоначалия);
- целенаправленность (плановость управления на всех участках работы).

Единоначалие является неременным условием осуществления принципа централизма в управлении ГЭТ. Оно означает персональную ответственность руководителя за работу доверенного ему участка, но это не исключает, а предполагает инициативу специалистов и рядовых работников на всех уровнях управления при высоком уровне дисциплинированности.

Она складывается из государственной дисциплины; трудовой дисциплины, основанной на добросовестном и точном исполнении каждым работником своих обязанностей для обеспечения безопасной и бесперебойной работы ГЭТ; технологической дисциплины выполнения перевозочных процессов, правил и установленного порядка производства работ, в

первую очередь – требований Устава предприятий транспорта, Правил технической эксплуатации, Устава о дисциплине рабочих и служащих и др.

Решение управленческих задач на ГЭТ обеспечивается применением трех групп методов: административных (организационно-распорядительных), экономических, социально-психологических.

Административные методы основаны на использовании: регламента, норм, инструкций и подкрепляются приказами, распоряжениями и указаниями руководителей. Основными документами организационного регламентирования ГЭТ являются Положения. Важную роль играют Устав городского электротранспорта, Правила технической эксплуатации трамваев, троллейбусов и отраслевые руководящие материалы.

Экономические методы в условиях рыночного хозяйства имеют первостепенное значение. Они ориентируют на применение таких рычагов повышения эффективности производства, как цена, прибыль, рентабельность, кредит и другие.

Социально-психологические методы включают в себя широкий спектр приемов социальной мотивации и морального воздействия на коллективы и отдельных работников транспортных предприятий ГЭТ. К ним относятся - моральное поощрение лучших работников и коллективов, формирование убежденности, зрелости и активности трудящихся путем воздействия на их гражданские и патриотические чувства.

5.2. Организационная структура и функции органов управления

В соответствии с Указом Президента РФ от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» внесены существенные изменения в систему управления транспортным комплексом страны.

В последующих постановлениях Правительства РФ с упразднением МПС было образовано единое Министерство транспорта и связи РФ, которое самостоятельно осуществляет нормативно-правовое регулирование, а также разрабатывает и вносит в Правительство Российской Федерации проекты федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации по следующим вопросам:

- структурное реформирование в сфере транспорта;
- развитие автомобильного, воздушного, железнодорожного, внутреннего водного и морского транспорта.
- строительство, проектирование и эксплуатация автомобильных дорог;
- международное сотрудничество в сфере транспорта;
- бюджетное финансирование в сфере транспорта;

- экспертиза и прогнозирование в сфере транспорта;
- транспортная безопасность.

В состав Министерства транспорта и связи РФ входят: Департамент государственной политики в области гражданской авиации и картографии; Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта; Департамент государственной политики в области железнодорожного, морского и речного транспорта; Департамент международного сотрудничества; Департамент правового обеспечения и законодательной деятельности; Департамент развития инфраструктуры и инвестиций; Департамент структурного реформирования; Департамент управления делами; Департамент управления кадрами и сопровождения федеральных программ; Департамент финансов. Подведомственными органами являются федеральные агентства и федеральная служба: Федеральное агентство железнодорожного транспорта; Федеральное агентство морского и речного транспорта; Федеральное агентство воздушного транспорта; Федеральное агентство связи; Федеральное дорожное агентство; Федеральная служба по надзору в сфере транспорта; Федеральная служба по надзору в сфере связи.

Организационные структуры отраслевых линейных подразделений весьма разнообразны. Они устанавливаются в зависимости от характера производства, объема и условий работы. Существенное влияние на них оказывают укрупнение предприятий и их специализация.

Таким образом, в течение многих десятилетий на городском электротранспорте сложилась достаточно устойчивая линейно-функциональная организационная структура управления, состоящая из двух ветвей – линейной и функциональной, которая сохраняется до настоящего времени, несмотря на происшедшие в последние годы изменения. Линейная ветвь осуществляет преимущественно территориально-производственное управление, функциональная – оперативно-техническое.

Эффективность управления в большей мере зависит от структуры органов управления, численности аппарата управления и степени охвата процесса управления современными информационными технологиями.

5.3. Совершенствование управления городским электрическим транспортом в современных условиях

Главной целью совершенствования системы управления городским электротранспортом является стабилизация его экономического положения, что позволит повысить эффективность работы и его конкурентоспособность на городском рынке транспортных услуг.

Для достижения главной цели необходимо решить ряд задач, основными из которых являются:

- реорганизация производственных и организационно-управленческих структур и приведение их в соответствие с требованиями государства, общества и бизнеса, повышения качества перевозок и снижения их себестоимости;
- создание условий для применения высокоэффективных современных транспортных технологий и технических средств, логистических, транспортно-распределительных и терминальных систем;
- переход к механизму рыночного саморазвития при целевой государственной поддержке социально важных услуг ГЭТ, в первую очередь в интересах малообеспеченных слоев населения, к реализации комплексных федеральных, региональных и местных целевых программ;
- расширение и укрепление взаимодействия ГЭТ с администрацией районов города, в области внутрирайонных и межрайонных пассажирских перевозок, развития их материально-технической базы;

Одновременно в масштабах каждого муниципального предприятия ГЭТ должны быть выработаны новые принципы внутренних отношений и организации финансов, а также подходы, позволяющие избежать двойного налогообложения, максимально концентрировать средства на муниципальном уровне, перейти на консолидированную систему учета и отчетности между муниципальным предприятием и линейными подразделениями, т.е. парка (депо).

Система управления должна стимулировать:

- развитие услуг и эффективных видов коммерческой деятельности, в том числе нетрадиционных для муниципального горэлектротранспорта;
- создание негосударственных страховых, пенсионных и других коммерческих фондов;
- расширение и консолидацию банковской и страховой систем, обслуживающих предприятия ГЭТ;
- создание на предприятиях собственных автотранспортных компаний по перевозке пассажиров, если это оказывается экономически выгодным;
- расширение форм и методов сервисного обслуживания пассажиров.

В условиях нового подхода к имущественным отношениям эти мероприятия позволят получить дополнительные финансовые ресурсы на развитие и техническое перевооружение транспортных предприятий.

Главный резерв эффективности работы городского электротранспорта, однако, связан с увеличением объема перевозок и их качества, сокращением эксплуатационных издержек.

Центральное место в новой системе управления должно занять высокое качество транспортного обслуживания пассажиров.

Более высокий уровень качества транспортных услуг, однако, как правило, связан с ростом эксплуатационных расходов, что повышает уровень тарифов на перевозки, а это, в свою очередь, ограничивает спрос на перевозки.

Важным показателем, характеризующим эффективность системы управления городским пассажирским транспортом, следует считать возможность проведения на уровне транспортного предприятия активной социальной политики. С этим связаны обеспечение достойного уровня жизни работников ГЭТ, их физическое и психическое здоровье, социальный статус.

Социальная ориентированность той или иной модели управления ГЭТ может быть измерена качественно системой индексов, отражающих:

- возможности справедливой оплаты труда работников транспорта;
- условия и уровень безопасности труда;
- наличие и состояние отраслевой системы оздоровления и здравоохранения работников;
- возможности подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в рамках отрасли;
- возможности предоставления социальных льгот и гарантий, включая жилье, детские дошкольные учреждения, пенсионное обеспечение, трудоустройство, материальную поддержку работникам и другое.

Как объект экономической и социальной политики государства отрасль заинтересована в научно обоснованной и тщательно разработанной законодательной базе, регламентирующей:

- правовой статус предприятий городского электротранспорта, имея в виду положение отрасли в транспортной инфраструктуре России;
- финансовые отношения с федеральным, региональными и местными бюджетами (ценовая политика, налоги, льготы).

Совершенствование производственных и организационно-управленческих структур городского электротранспорта на отраслевом и уровне предприятия требует:

- перехода в основном на двухзвенную систему «центральный аппарат компании – департамент транспорта» с целью сокращения затрат на управление и исключения дублирования за счет упразднения промежуточных звеньев;
- укрупнения предприятий с повышением качества управления перевозочным процессом на базе новых информационных технологий и переходом на систему фирменного транспортного обслуживания с внедрением маркетинговых принципов работы и новых технологий перевозочного процесса, ориентированных на высокое качество транспортных услуг;
- интеграции подразделений городского электротранспорта и предприятий других форм собственности в различных сферах транспортного сервиса;
- закрепления взаимодействия транспортных предприятий в конкретных организацион-

но-экономических и нормативно- правовых формах.

В ходе реформ из состава предприятий городского электротранспорта выделены и приватизированы:

- предприятия торговли и общественного питания (кроме закрытой сети);
- предприятия строительного комплекса (кроме специализированных);
- промышленные предприятия, не связанные с обеспечением перевозочного процесса;
- объекты жилищно-коммунального хозяйства и социальной сферы;
- школы, дошкольные и внешкольные учреждения, дома культуры, спорт- сооружения.

Контрактная форма отношений горэлектротранспорта с муниципальными органами власти должна учитывать объемы и качество перевозок, определять механизм регулирования уровня тарифов, полностью исключать убыточность предприятий ГЭТ на основе прямого дотирования из местного бюджета, либо обеспечивать частичное покрытие расходов на приобретение подвижного состава, предоставление скидок на потребляемую электроэнергию, налоговые льготы и другие меры.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1.Аксенов И.Я. Единая транспортная система. Учеб. для вузов. - М.: Транспорт, 1980. – С. 3.
- 2.Апполонов, И.В., Аронов, И.З. и др. Надежность и эффективность в технике: Справочник. Н 17 В в 10 т. Т. 1. Методология. Организация. Терминология. – М.: Машиностроение, 1986. – С. 4,5,26.
3. Афанасьев В.А., Варламов Н.В., Дроздов Г.Д. и др. Организация и управление в строительстве. Учеб. пособие. – М.: «АСВ», 1998. – С. 31.
- 4.Балабаева И. Особенности функционирования общественного пассажирского транспорта // Автомобильный транспорт. - 2004. - № 4. - С. 42- 43.
- 5.Воинов Б.С., Бугров В.Н., Воинов Б.Б. Информационные технологии и системы: поиск оптимальных, оригинальных и рациональных решений. Т 2.Прикладные системные исследования. – М.: Наука, 2007. – С. 164.
- 6.Горбанев Р.В. Городской транспорт. Учеб.для вузов. -М.: Стройиздат, 1990. – С. 7,9,63.
- 7.Золотов В.В. Стратегия управления социально-экономическим развитием муниципальных образований крупного города (на примере г. Москвы) //Консультант директора. – 2011. - № 14 (146) – С.16,34-36.
- 8.Кабакова С.И.Социальные проблемы безопасности мегаполисов // Глобальная безопасность.-2006.№ 1. – С. 82-85.
- 9.Коссой Ю.М.Современная проблематика городского транспорта (Экономическая теория, методологические подходы, реалии хозяйствования). Монография.-Н.Новгород: ННГАСУ, 2004. – С. 3.
- 10.Коссой Ю.М. Городской транспорт.Ч 1.Этапы развития и современная проблематика. Учеб.пособие.-М.: НГУ, 1993.- С.16.
- 11.Коссой Ю.М. Коммерческая эксплуатационная деятельность городского транспорта в условиях рыночных отношений. Ч.1.:Уч. пособ.Н.Новгород: ННГАСУ, 1993. – С.3,9,16.
- 12.Лутков В.И. Имитационное моделирование и управление производством. Обзор.– М.: Международный центр научной и технической информации, 1978.- С. 69.
- 13.Механик А., Рогожников М., Фадеев В. Оппозиция нашего времени. // Эксперт. – 2011. №2 (736). – С. 73.
- 14.Мерсиянов А.А., Бегларян М.А. Транспортный комплекс и его воздействие на социально-экономическое и политическое развитие Российской Федерации// Вопросы экономических наук, 2005. - № 1(11). – С.77-81.
- 15.Мосинцев А.В.Совершенствование организации управления предприятиями транспорта: автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / А.В. Мосинцев; Волж. гос. акад. водн.

водн. транспорта. – Н.Новгород, 2004, - С. 18.

16.Музырь Н.И. Регулирование городского наземного пассажирского транспорта общего пользования (мировой опыт и политика России). Автореф. – М.: РУДН, 2007. – С.7-10.

17.Овечников Е.В. , Фишельсон М.С. Городской транспорт. Учеб. для вузов.- М.: Высшая школа, 1976. – С. 4-5.

18.Пелих А.С., Терехов Л.Л., Терехова Л.А. Экономико-математические методы и модели в управлении производством. Ростов-на-Дону.: ФЕНИКС, 2005. – С. 198,200.

19.Самойлов Д.С. Городской транспорт. Учеб. для вузов. -М.: Стройиздат, 1983. – С. 26.

20.Семенкова Н.С. Современные проблемы и приоритетные направления развития транспортной системы Российской Федерации //Государственное и муниципальное управление. Социально-экономический аспект. Сб.статей. - Н.Новгород, 2004. – С.132.

21.Спирин И.В. Перевозки пассажиров городским транспортом: Справочное пособие. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2004. – С. 41,42.

22.Терёшина Н.П., Галабурда В.Г., Трихунков М.Ф. и др. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006.- С.11-16.

23.Туревский И.С. Экономика и управление автотранспортным предприятием. Учеб.пособие. – М.: Высшая школа, 2006. – С. 21.

24.Фатхутдинов Р.А. Организация производства. Учеб. для вузов. -М.: ИНФРА-М, 2005. – С. 164.

25.Фролькис В.А. Введение в теорию и методы оптимизации для экономистов. Учеб. пособие.- СПб.: Питер, 2002. – с. 28.

26.Холостова Е.И. Междисциплинарные технологии и методики социальной работы// Технологии социальной работы. М.: ИНФРА-М, 2002, С. 145-159.

27.Российский статистический ежегодник. 2010: Стат.сб./Росстат.-Р76 М., 2010. – С. 471-483.

28.Материалы сайта. Транспортная стратегия Российской Федерации. Состояние отдельных видов транспорта. Городской пассажирский транспорт.

29.Материалы сайта <http://www.fas.gov.ru.competition/goods/analysis/a/>.

30.Материалы сайта <http://www.kommersant.ru>.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1. Городской электрический транспорт, его место в развитии экономики и структуре общественного производства.....	8
1.1.Городской электрический транспорт в единой комплексной транспортной системе страны.....	8
1.2. Роль городского электрического транспорта в экономике города.....	13
1.3.Соотношение в развитии городских отраслей производства и перевозочной работы электротранспорта.....	21
2. Планирование доходов, эксплуатационных расходов и себестоимости пассажирских перевозок на городском электротранспорте.....	23
2.1. Формирование и виды доходов предприятия горэлектротранспорта.....	23
2.2. Состав и структура эксплуатационных расходов.....	23
2.3. Планирование эксплуатационных расходов.....	25
2.4. Себестоимость пассажирских перевозок на городском электротранспорте.....	27
2.5. Зависимость эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок от объема пассажирских перевозок.....	29
2.6. Методы расчета себестоимости пассажироперевозок и анализа затрат на городском электротранспорте.....	31
2.7. Влияние качества эксплуатационной работы и показателей использования подвижного состава на себестоимость перевозок.....	33
2.8. Финансовое управление на городском электротранспорте.....	35
2.9. Роль финансового планирования в управлении деятельностью транспортного предприятия горэлектротранспорта. Бюджетирование как инструмент финансового планирования на горэлектротранспорте.....	38
2.10.Финансовые службы предприятия горэлектротранспорта.....	42
3. Городской электротранспорт в рыночной системе хозяйствования.....	44
3.1. Транспортная услуга как экономическая категория.....	44
3.2. Качество пассажирской транспортной услуги.....	45
3.3. Общая характеристика рынка внутригородских пассажирских транспортных услуг.....	48
3.4. Принципы и экономические методы управления деятельностью городского электрического транспорта в рыночных условиях хозяйствования.....	51
3.5. Инфраструктура городского рынка пассажирских транспортных услуг.....	62

3.6. Рынок пассажирских транспортных услуг в условиях финансовых ограничений участников пассажирских перевозок.....	64
3.7. Пассажирский маркетинг на городском электротранспорте.....	67
3.8. Конкуренция на рынке пассажирских транспортных услуг.....	73
3.9. Конкурентоспособность транспортной продукции.....	77
3.10. Механизм государственного регулирования рынка транспортных услуг.....	79
4. Городской электрический транспорт как объект гражданско-правовых отношений.....	82
4.1. Общие положения гражданско-правовых отношений в сфере транспортных услуг.....	82
4.2. Имущество предприятия горэлектротранспорта.....	84
4.3. Право собственности на городском транспорте. Владение, пользование и распоряжение имуществом предприятия городского электротранспорта.....	86
5. Организационно-функциональный механизм управления городским электрическим транспортом.....	88
5.1. Особенности управления на городском электрическом транспорте.....	88
5.2. Организационная структура и функции органов управления.....	90
5.3. Совершенствование управления городским электрическим транспортом в современных условиях.....	91
Список литературы.....	95

Виктор Александрович Поначугин

Валерий Николаевич Ширин

**ОСОБЕННОСТИ ЭКОНОМИКИ ГОРОДСКОГО
ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА**

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

Редактор Д.М. Фетюкова

Подписано в печать _____ . Форма 60x90 1/16. Бумага газетная. Печать офсетная.
Уч.изд. л. Усл.печ.л. .Тираж _____ экз. Заказ №

Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет, 603950
Н.Новгород, Ильинская, 65

Полиграфцентр ННГАСУ, 603950, Н.Новгород, Ильинская, 65