



003 166845

На правах рукописи

КУАНОВ Анзаур Асланович

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА РЕГУЛИРОВАНИЯ
ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА
НА ОСНОВЕ ОПТИМИЗАЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
УЧАСТНИКОВ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

Специальность 08.00.05

«Экономика и управление народным хозяйством»

**(экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,
комплексными – транспорт)**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

10 АПР 2008

Ставрополь

2008

Работа выполнена на кафедре экономики и управления на предприятиях транспорта в ГОУ ВПО «Майкопский государственный технологический университет»

Научный руководитель	кандидат экономических наук, доцент Гукетлев Юсуф Хаджибирамович
Официальные оппоненты	доктор экономических наук, профессор Клочков Виктор Николаевич кандидат экономических наук, доцент Цыбульский Александр Иванович
Ведущая организация	Сибирская государственная автомобильно- дорожная академия (СИБАДИ)

Защита состоится «29» апреля 2008 года в 10 часов на заседании регионального диссертационного совета ДМ 212 245.08 по экономическим наукам при Северо-Кавказском государственном техническом университете по адресу 355028, г. Ставрополь, пр. Кулакова, 2а, ауд. 405

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ГОУ ВПО «Северо-Кавказский государственный технический университет», с авторефератом – на сайте университета www.ncstu.ru

Автореферат разослан «27» марта 2008 г.

Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат экономических наук, доцент



О.А. Алексеева

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования В современной России общественный пассажирский транспорт по-прежнему остается основным средством перевозки населения в городах и определяет их развитие. Более того, количественные и качественные характеристики маршрутной сети городского пассажирского транспорта (ГПТ), ее плотность и разветвленность на территории города определяет временные, и, как следствие, материальные затраты, которые население затрачивает на перемещение.

С переходом на рыночные методы хозяйствования в начале 90-х двадцатого столетия произошло изменение ориентиров транспортной политики в сфере ГПТ: центральным звеном на рынке транспортных услуг становится потребность пассажира, за удовлетворение которой начинают бороться перевозчики различных форм собственности. Их допуск на рынок транспортных услуг с одной стороны усилил конкуренцию, стал стимулом снижения себестоимости перевозки и сдерживающим фактором роста тарифов на услуги общественного пассажирского транспорта, но, с другой стороны, усложнил процесс регулирования со стороны властей сферы пассажирских услуг в городе.

Регулирование деятельности ГПТ имеет ряд проблем, среди которых убыточность государственного и муниципального сектора пассажироперевозчиков, наличие перевозчиков различных форм собственности на рынке транспортных услуг, наличие льгот на проезд (в виде бесплатного проезда, а также социальных проездных билетов), а также социально-значимых, порой нерентабельных маршрутов, рейсов, наличие более высоких требований по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и перевозки пассажиров и т. д.

Значимость транспортного сообщения в жизни города, вышеперечисленные проблемы, правовые пробелы в законодательстве, недостаточно эффективные меры по реанимации отрасли, а также малая степень участия властей всех уровней в решении проблем ГПТ обуславливает актуальность темы исследования.

Степень разработанности проблемы. Исследование проблем регулирования деятельности городского пассажирского транспорта и функционирования локальных рынков пассажирских транспортных услуг нашли отражение в работах таких ученых, как С.А. Ваксман, Г.А. Варелопуло, В.С. Горин, В.А. Гудков, И.С. Ефремов, В.М. Кобозев, Г.А. Кононова, Л.Б. Миротин, В.Н. Парахина, М.П. Улицкий, В.А. Юдин и др. Продуктивность этих исследований проявляется, прежде всего, в том, что каждое из них выявило новый спектр проблем, требующих своего глубокого теоретического осмысления. Анализ опубликованных работ свидетельствует о том, что недостаточно изученными остаются многие аспекты регулирования деятельности городского пассажирского транспорта: роль и функции государства в данной области, механизм регулирования, формирование ценовых стратегий в сфере пассажирского транспорта, процесс взаимодействия субъектов городского

рынка пассажирских перевозок Недостаточная разработанность и практическая значимость данных аспектов предопределили выбор темы диссертационного исследования, постановку его цели и задач

Цель и задачи исследования Цель диссертационного исследования состоит в развитии механизма государственного регулирования городского пассажирского транспорта, а также в построении моделей взаимодействия участников рынка пассажирских транспортных услуг

В соответствии с данной целью в диссертации были поставлены и решены следующие задачи

- исследование состояния и выявление тенденций развития рынка пассажирских транспортных услуг,
- анализ и систематизация действующих методов и механизмов регулирования в сфере общественного пассажирского транспорта в России и за рубежом,
- анализ нормативно-правовой базы в сфере регулирования ГПТ и разработка рекомендаций по ее совершенствованию,
- формирование моделей взаимодействия элементов внутренней и внешней среды ГПТ, позволяющих сбалансировать спрос и предложение на рынке пассажирских транспортных услуг в городах,
- разработка методики оценки обоснованности политики государственной и муниципальной власти в области ГПТ,
- построение механизма формирования тарифов на пассажирские перевозки, удовлетворяющего основным интересам участников рынка услуг ГПТ,
- разработка организационно-методических рекомендаций по формированию координирующей структуры ГПТ,
- разработка механизма взаимодействия субъектов пассажироперевозочной деятельности с целью повышения эффективности ГПТ

Объектом исследования диссертации являются предприятия пассажирского транспорта городов РФ и города Майкопа, представленные совокупностью статистической и аналитической информации о них

Предметом исследования выступает система регулирования ГПТ со стороны федеральных, региональных и муниципальных властей

Область исследования. Исследование выполнено в рамках специальности 08.00.05- «Экономика и управление народным хозяйством» (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт) и соответствует п.15 92 - «Организация управления на транспорте» Паспорта специальности ВАК Министерства образования и науки РФ (экономические науки)

Теоретико-методологической базой диссертационного исследования послужили труды ведущих ученых – экономистов по проблемам управления и экономики городского пассажирского транспорта и другим взаимосвязанным аспектам В ходе работы использовались следующие методы исследования системного анализа, графического и экономико-математического моделирования, абстрактно-логический, сравнительный и экономико-

статистический методы. Сочетание различных экономико-статистических методов позволило получить разностороннюю и подробную картину развития пассажирского транспорта в городе Майкопе и регионе в целом

Информационной базой исследования являются материалы статистических сборников, публикуемых Государственным Комитетом по статистике Российской Федерации, нормативно-правовые акты в сфере ГПТ федерального, регионального и местного уровней, материалы ОАО «Автоколонна № 1491» и МУП «Майкопское троллейбусное управление»

Научная новизна работы заключается в разработке организационно-методических основ формирования механизма государственного регулирования функционирования ГПТ на базе предлагаемых моделей взаимодействия операторов рынка пассажирских транспортных услуг

Элементами научной новизны обладают следующие результаты диссертационного исследования

- выявление стратегически значимых проблем управления системой ГПТ, к которым отнесены недостатки в системе ценообразования, отсутствие системы государственных социальных стандартов обслуживания населения и финансово обеспеченных целевых программ и проектов развития ГПТ,

- разработка модели оптимального взаимодействия элементов системы ГПТ, обеспечивающей соответствие спроса и предложения на рынке пассажирских транспортных услуг в оперативном, тактическом и стратегическом аспекте,

- разработка методики определения обоснованности политики государственной и муниципальной власти в области ГПТ на основе индикаторов оценки степени вмешательства в хозяйственную деятельность, размеров капитальных вложений в ГПТ, экономической обоснованности тарифов, степени реализации социальной функции, обеспечения развития дорожной составляющей,

- построение механизма формирования тарифов на пассажирские перевозки, основанного на принципах невмешательства в оперативно-хозяйственную деятельность перевозчиков, гласности, социальной ориентированности и нормативно-правовой обеспеченности,

- обоснование пакета ценовых стратегий, целесообразных к применению на ГПТ, позволяющих устанавливать экономически обоснованные тарифы на городские пассажирские перевозки в муниципальном транспорте и границы их изменения для частного сектора,

- обоснование и предложение организационно-методических рекомендаций по формированию координирующей структуры ГПТ на базе создания центра логистического управления на уровне муниципалитета с использованием автоматизированной радионавигационной и телекоммуникационных систем, обеспечивающего минимизацию общих затрат и повышение надежности функционирования пассажирского транспорта города,

- формирование модели определения величины и отнесения выпадающих доходов транспортных организаций по уровням власти (федераль-

ный, региональный, муниципальный) от перевозки льготных категорий пассажиров, построенной на основе проведения комплексного обследования льготного пассажиропотока,

– разработка организационно-экономических направлений совершенствования механизма регулирования муниципального общественного пассажирского транспорта, обеспечивающих повышение эффективности работы ГПТ

Практическая значимость работы заключается в возможности применения разработанных и предложенных в настоящем диссертационном исследовании моделей и механизмов органами местной власти для повышения эффективности регулирования деятельности предприятий ГПТ. Изложенные предложения могут быть учтены при формировании законодательной базы в сфере регулирования ГПТ, а также использованы в ряде различных городов РФ

Апробация и внедрение результатов исследования. Содержащиеся в диссертации рекомендации по совершенствованию механизма регулирования городского пассажирского транспорта приняты к практическому использованию при организации транспортного обслуживания на территории муниципального образования «Город Майкоп» (акт внедрения от 20.02.2008 г.)

Результаты исследования используются в учебном процессе Майкопского государственного технологического университета (акт внедрения от 15.01.2008 г.)

Основные положения и результаты диссертационной работы докладывались и получили одобрение на всероссийской научно-практической конференции студентов, аспирантов, докторантов и молодых ученых «Наука – XXI век», проводимой в Майкопском ГТУ

Публикации. По исследуемой теме автором опубликовано 6 научных работ, в том числе 2 – в издании, рекомендованном ВАК. Общий объем публикаций – 3,27 п. л., из них авторских – 3,05 п. л.

Структура работы. Настоящая диссертация состоит из введения, 3 глав, заключения и списка использованной литературы. Общий объем диссертации составляет 157 страниц и включает 25 таблиц и 16 рисунков

Во введении изложена актуальность темы диссертационного исследования, степень изученности работы, научная новизна и практическая значимость работы, сформулированы цели и задачи исследования, его методологическая база исследования, а также апробация результатов исследования

В первой главе «Теоретические основы регулирования деятельности предприятий городского пассажирского транспорта» раскрываются ключевые особенности и специфика городского пассажирского транспорта, рассмотрены способы регулирования ГПТ, существующие проблемы в отрасли

Во второй главе «Исследование системы регулирования городского пассажирского транспорта» проведен анализ рынка транспортных услуг в сфере общественного транспорта. Исследован рынок транспортных услуг города по видам сообщения, видам транспорта, организационно-правовым

формам, формам собственности пассажироперевозчиков Проведено исследование нормативно-правовой базы в сфере регулирования ГПТ на федеральном, региональном и местном уровнях

В третьей главе «Совершенствование механизма регулирования городского пассажирского транспорта и взаимодействия участников рынка транспортных услуг в городах» определены основные направления совершенствования механизма регулирования ГПТ Определен минимально необходимый размер муниципального парка подвижного состава ГПТ Проводится разграничение основных направлений совершенствования механизма регулирования ГПТ, предложен подход к оценке уровня государственного и муниципального регулирования ГПТ, методика определения выпадающих доходов от перевозки льготных категорий пассажиров, основанная на проведении комплексного обследования пассажиропотока и дальнейшего отнесения необходимых субсидий на соответствующий уровень (федеральный, региональный, местный)

В заключении сформулированы основные выводы и предложения, полученные в ходе диссертационного исследования

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Общественный ГПТ имеет особую значимость в средних и крупных городах Диспропорция в развитии систем общественного ГПТ и расширении городских территорий, отставание возможностей транспортных предприятий от потребностей населения в обслуживании ведут к потерям времени у пассажиров, снижению комфортности поездок, к появлению так называемой транспортной усталости, падению производительности труда, ухудшению состояния здоровья и настроения жителей городов, а порой и к обострению социальной обстановки

Данные об объемах перевозок пассажиров транспортом общественного пользования по видам сообщения, свидетельствующие о существенном снижении его доли во внутригородском сообщении, представлены в таблице 1

Таблица 1 – Перевозка пассажиров транспортом общественного пользования в Российской Федерации по видам сообщения, млн чел

Вид сообщения	годы						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Междугородное	329	320	324	328	338	320	320
Пригородное	4802	4406	4354	4120	3919	3071	2853
Внутригородское	38741	37682	35630	32629	30375	21637	17980

Участниками рынка услуг ГПТ являются предприятия различных форм собственности, производящие эти услуги, население городов, потребляющие их, а также органы власти, регулирующие отношения между ними Мерами воздействия государственного регулирующего органа на участников рынка транспортных услуг являются регулирование уровня цен на оп-

ределенные виды услуг, применение налоговых, кредитных рычагов, законодательное регулирование порядка функционирования, проезда, уровня оплаты труда, рентабельности и т. д.

Проблема эффективного государственного регулирования отношений между участниками рынка услуг ГПТ очень многогранна, что объясняется, в первую очередь, социальной значимостью пассажирского транспорта и сложностью взаимоотношений между бюджетами всех уровней и перевозчиками пассажиров

В современных условиях одной из ключевых проблем большинства предприятий общественного транспорта является изношенность подвижного состава (табл. 2), связанная с недостаточностью финансовых ресурсов, что приводит к увеличению затрат на техническое обслуживание, ремонт и эксплуатацию подвижного состава, а также снижает уровень качества обслуживания пассажиров

Таблица 2 – Количество подвижных единиц в Российской Федерации по видам транспорта со сроком эксплуатации более 10 лет (на конец года, %)

Вид транспорта	годы						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Автобусный	32	36	40	43	45	44	42
Трамвайный	79	82	84	89	89	89	89
Троллейбусный	47	50	58	64	66	65	63
Метрополитенный	75	82	82	85	87	87	87

Одной из глобальных и наиболее сложных проблем транспортного комплекса являлось большое бремя льготников. В разных регионах Российской Федерации количество льготных пассажиров на ГПТ колебалось от 50 до 75%. Переход на «адресную» дотацию значительно снимает «льготную» нагрузку с пассажироперевозчиков и повышает устойчивость функционирования предприятий общественного ГПТ. Однако, отмена льгот с 01.01.2005 года повлекла нарастание социального напряжения в обществе, поэтому органы исполнительной власти ряда субъектов РФ, для сглаживания социальных диспропорций вводят, так называемые социальные проездные билеты длительного пользования по льготной цене.

В федеральном масштабе количество перевезенных льготных пассажиров по видам транспорта городского сообщения приведены в таблице 3.

Таблица 3 – Перевозка пассажиров транспортом общего пользования в Российской Федерации на льготной основе в городском сообщении, %

Вид транспорта	годы					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Автобусный	59,3	60,9	60,7	59,8	59,8	34,0
Трамвайный	61,1	61,5	62,1	61,0	58,9	24,1
Троллейбусный	62,4	61,9	62,7	61,6	59,9	25,6
Метрополитенный	45,9	44,6	43,9	42,4	41,3	20,9

Хроническое недофинансирование транспортной деятельности, превышение себестоимости над доходами, существенное отставание роста тарифов на ГПТ от индекса потребительских цен привели к отрицательному финансовому результату пассажироперевозочной деятельности по всем видам транспорта в городском сообщении (табл 4)

Таблица 4 – Финансовые результаты от перевозки пассажиров в Российской Федерации по видам транспорта в городском сообщении, млрд руб

Вид транспорта	годы						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Автобусный	-37,7	-34,7	-33,0	-8,7	-7,2	-7,5	-5,7
Трамвайный	-3,0	-3,4	-4,2	-3,8	-3,9	-3,6	-4,2
Троллейбусный	-2,5	-3,2	-4,0	-3,8	-3,7	-3,3	-4,3
Метрополитенный	-2,2	-3,3	-5,4	-5,5	-5,4	-4,9	-6,6

Анализ положения дел в транспортной пассажирской отрасли показал, что стратегия действий органов исполнительной власти по регулированию деятельности ГПТ должна быть ориентирована на следующие направления

- создание эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей снижение совокупных издержек участников рынка пассажироперевозочных услуг, ускорение движения пассажирских потоков, повышение качества транспортных услуг,
- создание равной транспортной доступности населению,
- повышение конкурентоспособности транспортного комплекса Российской Федерации,
- снижение уровня загрязнения внешней среды, взятие под контроль экологической безопасности,
- содействие повышению инвестиционной привлекательности сектора пассажирских перевозок,
- укрепление устойчивости транспортной системы и повышение уровня безопасности ГПТ

Специфика городского общественного транспорта заключается также в том, что между производителем транспортной услуги и ее потребителем – пассажиром имеют место противоречия. Эти противоречия заключаются прежде всего в диаметрально противоположных целях пассажира и перевозчика: пассажир имеет своей целью воспользоваться услугой, предоставляемой перевозчиком и за наименьшую плату, а перевозчик стремится к максимизации доходов от перевозки, в том числе и за счет увеличения тарифов за единицу транспортной работы. В этом случае, для сглаживания возникающих противоречий между производителем и потребителем транспортной услуги, построения эффективного процесса пассажироперевозочной деятельности, а также развития рынка транспортных услуг необходима внешняя координирующая структура, способная проводить грамотную политику со стороны органов исполнительной власти.

Таким образом, проведенное исследование в области государственного и муниципального управления деятельностью ГПТ позволяет выделить следующие положения

- сложность рынка транспортных услуг пассажироперевозок определяется наличием двух секторов рыночного и социального,
- центральным звеном при построении всей системы транспортного обслуживания населения является потребность пассажира,
- необходимость координации деятельностью операторов на рынке транспортных услуг объясняется противоречием интересов производителей транспортной услуги и ее потребителей,
- управление деятельностью городского общественного транспорта администрация муниципального образования осуществляет через совокупность административных, правовых и экономических методов,
- центральной задачей органов государственной власти и местного самоуправления в области регулирования рынка городских пассажирских перевозок является создание эффективного транспортного процесса наиболее максимально удовлетворяющего потребность пассажиров на высоком качественном уровне при минимальных бюджетных затратах и обеспечении требований безопасности

По итогам анализа рынка транспортных услуг автором выделены следующие главные проблемы предприятий ГПТ

1) финансово-экономическое положение транспортных предприятий находится на низком уровне, т к существовавшее до 2005 года бремя льготников, недостаток в системе ценообразования и отсутствие финансово обеспеченных целевых программ и проектов развития ГПТ не дают возможности восстановиться транспортному комплексу, отмена льгот с 01 01 2005 года не улучшило материальное положение предприятий, так как взамен в большинстве регионов власти ввели льготные проездные билеты длительного пользования,

2) отсутствует система государственных социальных стандартов обслуживания населения, определяющая качество услуг и систему льгот на проезд в ГПТ, в результате возмещение выпадающих доходов от перевозки льготных категорий пассажиров осуществляется по остаточному принципу Сумма возмещения определяется не объемом выполненной льготной работы, а обеспеченностью муниципального бюджета,

3) структура парков подвижного состава ежегодно ухудшается, обновление практически отсутствует. Данное обстоятельство ведет к снижению качества обслуживания пассажиров, росту затрат,

4) отсутствуют реальные данные об объемах пассажиропотоков по часам суток, дням недели, сезонам по всему пассажирскому транспортному комплексу в целом, что приводит к необоснованному открытию и закрытию маршрутов

Рассматривая финансовые проблемы ГПТ, необходимо отметить, что в настоящее время нет никаких специально предназначенных, "гарантированных" фондов для общественного городского пассажирского транспорта От-

менен даже специальный транспортный налог, направлявшийся на нужды обновления парка ГПТ. Определение дотаций ГПТ в местных администрациях происходит необоснованно. Целевые средства, передаваемые из федерального бюджета, не всегда используются по назначению.

При таких обстоятельствах предприятия ГПТ вынуждены увеличивать тарифы на перевозки, в то время как маршрутная сеть сокращается и частота движения снижается. Увеличение тарифов вступает в противоречие с интересами потребителей, при этом отсутствие кондукторов и весьма невысокие штрафы за неуплату проезда способствуют отсутствию дисциплины обязательной платы за проезд в общественном городском транспорте. В этих условиях, по мнению автора, в рамках возможных ценовых стратегий необходимо установление и соблюдение научно-обоснованных принципов к установлению тарифов на городском общественном транспорте:

- невмешательства в оперативно-хозяйственную деятельность перевозчиков, что соответствует рыночным основам деятельности, а также требует специфических подходов к установлению цены, исходя из приемлемых для выбранной стратегии методов,

- гласности, связанной с большим числом заинтересованных лиц, которые производят и потребляют услуги ГПТ, что предопределяет своевременное оповещение о согласованном повышении тарифов,

- социальной ориентированности, учитывающей отношение населения, как потребителей услуг, к предпринимаемым ценовым инициативам,

- нормативно-правовой обеспеченности, предусматривающей принятие законодательных актов, регулирующих и согласующих деятельность перевозчиков и органов власти.

Вопрос о ценах имеет большое значение для финансовой устойчивости предприятий ГПТ. При установлении цены, как правило, фирма должна выбрать одну из трех целей: максимизация доли рынка, рост прибыли или обеспечение безубыточного существования. Несмотря на приоритет первых двух целей, для ГПТ остается реальностью последняя из них. Реализуя эту цель, невозможно обеспечить развитие производственно-технической базы, улучшение качества перевозок, поэтому предприятия ГПТ, пытаясь расширить доходобразующую базу, стремятся добиться регулярного (но незначительного) увеличения тарифа, чтобы и сохранить потребителей, и обеспечить рост доходов.

Как показывает анализ, ценовая стратегия на ГПТ разрабатывается

- 1) в случае защиты позиций (применяются ценовые методы конкурентной борьбы) – связано с сохранением определенной доли рынка (применение этой стратегии очень ограничено, как правило, сегментом таксомоторных, слабо регулируемых государством перевозок),

- 2) для быстрого возмещения затрат (устанавливаются относительно невысокие доступные цены, это рассчитано на освоение крупных, устойчивых пассажиропотоков, которые имеют лучшие, чем на других маршрутах технико-эксплуатационные характеристики, что обеспечивает быстрое воз-

мещение произведенных капитальных затрат на покупку нового подвижного состава),

3) удовлетворительного возмещения затрат (устанавливаются «целевые цены», которые в течение нескольких лет при оптимальной загрузке мощностей обеспечивают возмещение затрат, расчетной прибыли на вложенный капитал),

4) следования за лидером (на ГПТ – это формальное соглашение с органами власти, когда тарифы на перевозки пассажиров устанавливаются для всех перевозчиков на основе расчетов, предоставляемых лидером на рынке, вероятнее всего, муниципальным парком)

Предприятие ГПТ может воспользоваться следующими методами расчета цен

- 1) «средние издержки плюс прибыль»,
- 2) анализ безубыточности и обеспечение целевой прибыли,
- 3) на уровне текущих цен (ориентир – цены конкурентов ниже или выше их уровня в зависимости от целей предприятия),
- 4) на основе закрытых торгов (цена устанавливается ниже, чем стартовая, но больше себестоимости в ходе проведения конкурсов на обслуживание тех или иных маршрутов)

Все применяемые методы предполагают расчет затрат на перевозки и оценку потребителями приемлемости платы за проезд. Методики расчета себестоимости перевозок, которые используются при установлении тарифов и предоставлении любого рода субсидий, должны опираться на некоторую "норму" издержек на один местокилометр пробега (или километр пробега по маркам подвижного состава). Этот нормативный уровень устанавливается в виде границ, которые должны учитывать плотность расселения, связанную с показателями застроенности территории города, плотность маршрутной сети, а также исключительные топографические особенности территории.

Основным вопросом установления тарифов на услуги ГПТ является определение закладываемого в цену уровня рентабельности, который по нашим оценкам, может колебаться от минимальной величины – уровня инфляции, до максимальной величины, определяемой, окупаемостью капитальных вложений в предприятие и обеспечением простого воспроизводства, что составляет около 24-25%

Оценивая возможности потребителей оплачивать проезд, можно оттолкнуться от стоимости затрат на транспорт, рассчитанной как доля от среднемесячной оплаты труда. Эта доля колеблется от 2% в 1993 году до более, чем 7% в 1997 году, затем снижается к 2004 году до 5%. Учитывая, что в прошлом органами власти ГПТ устанавливались крайне низкие тарифы (в сравнении с истинными затратами), сложившаяся доля расходов населения на транспорт от среднемесячной зарплаты может считаться обоснованной и определять психологически приемлемую границу цен на услуги ГПТ. Для обеспечения реализации принципа невмешательства в хозяйственную деятельность предприятия ГПТ рекомендуется устанавливать тарифы в пределах психологически приемлемых границ на основе расчетов, представленных

ных муниципальными парками Тарифы на проезд в маршрутных такси целесообразно регулировать, устанавливая верхнюю границу цены в процентах (150 – 250%) от стоимости оплаты за проезд в автобусах

Для достижения основных целей и задач предлагается применение принципов стратегического управления, которые сводятся к осуществлению рационального, рентабельного и эффективного управления перевозочным процессом и управление сопутствующей информацией с целью максимального сближения интересов общества, транспортных предприятий (операторов рынка транспортных услуг) и городских властей

Центральным звеном, как было отмечено ранее, являются потребности пассажиров, вокруг которых и формируется стратегия управления перевозочным процессом Потребности пассажиров также определяют цели транспортного обслуживания и стандарты для предприятий городского пассажирского транспорта Их реализация определяет действия власти и работу ГПТ Автором разработана модель соответствия мер государственного и муниципального регулирования спросу населения и предложению услуг ГПТ в стратегическом, тактическом и оперативном аспекте (таблица 5)

Ключевым элементом стратегического управления ГПТ в соответствии с современными институциональными и функциональными изменениями в государственном регулировании экономики необходимо считать систему национальных проектов, которая обеспечивает целенаправленное инновационное развитие управляемыми объектами В связи с этим разработка национальных проектов по развитию городов и ГПТ в них является настоятельно необходимой и должна включать разработку концепции, стратегии и гипотезных проектов развития ГПТ, финансирование поставок подвижного состава и развития дорожной сети, стоянок, парковок, пересадочных пунктов, пешеходных и велосипедных дорожек, предусмотренных типовыми проектами, пропаганду здорового образа жизни и передвижений пешком и на велосипеде и др Важной составляющей при формировании проектов развития ГПТ является определение оптимального соотношения пешеходных передвижений и поездок в различных видах пассажирского транспорта Ключевым параметром в расчетах оптимального соотношения видов передвижений является распределение передвижений населения в зависимости от их расстояния

Среднее расстояние поездки ($le = f(S, d)$ города) и его распределение (рисунок 1) (с высокой долей вероятности можно утверждать, что оно близко к нормальному) определит структуру видов транспорта, необходимость скоростных видов ГПТ, необходимость развития пешеходных зон и велосипедного движения Естественно, что, чем больше население города, тем больше селитебная площадь (S), его диаметр (d) и расстояние поездки, но большую роль играет также и характер расселения, которое, будучи ориентированным вдоль железнодорожных путей, автомагистралей, побережья морей, рек и других естественных преград, способствует увеличению среднего расстояния перемещения и, возможно, потребует наличия скоростных видов ГПТ

Таблица 5 - Модель соответствия мер государственного и муниципального регулирования спросу населения и предложению услуг ГПТ в стратегическом, тактическом и оперативном аспекте*

	Аспект		
	Стратегический	Тактический	Оперативный
Потребности населения в передвижениях	Корреспонденции передвижения населения и требования к условиям передвижений и поездок (по комфорту и времени передвижения)	Количество передвижений и поездок в различных направлениях и требования к скорости поездки	Количество передвижений и поездок по определенным маршрутам с минимальным временем ожидания
Система государственного и муниципального управления	Пропаганда здорового образа жизни и передвижений пешком и на велосипеде	Строительство и содержание пешеходных дорожек и велосипедных трасс	Информирование населения о погодных условиях, пробках, ДТП, нарушениях в расписаниях движения ГПТ, о новых пешеходных и велосипедных дорожках
	Формирование градостроительной политики с учетом приближения мест жительства и приложения труда		
	Учет в системе национальных проектов развития городов и ГПТ		
	Учет в социальной политике системы льгот на услуги ГПТ	Предоставление льгот на проезд определенным категориям граждан	Сбор информации и оценка качества и количества предоставляемых населению услуг ГПТ
	Разработка концепции и стратегии развития ГПТ	Проведение конкурсов на эксплуатацию маршрутов ГПТ Лицензирование транспортной деятельности	Диспетчерский контроль и регулирование движения ГПТ
Формирование маршрутной сети	Разработка расписания движения подвижного состава на маршрутах		
Формирование бюджетной и налоговой политик с выделением средств для развития ГПТ Финансирование поставок ПС и развития дорожной сети	Установление ограничений по тарифам на проезд в ГПТ Финансирование «выпадающих» доходов		
Условия удовлетворения потребностей населения в передвижениях и предложении услуг предприятиями ГПТ	Развитие дорожной сети, стоянок, парковок, пересадочных пунктов, пешеходных и велосипедных дорожек.	Ограничения движения личного транспорта в центре города Создание условий для передвижений на велосипеде и личном автомобиле Организация пешеходных зон	Регулирование объемов предоставляемых услуг ГПТ при изменении погодных условий
	Развитие инфраструктуры ГПТ	Планирование деятельности предприятий ГПТ	Предоставление ГПТ населению услуг Получение доходов и прибыли (убытка) от перевозок
	Развитие кадровой, финансовой и материально-технической базы предприятий ГПТ		
	Развитие маршрутной сети	Введение новых и закрытие маршрутов ГПТ	Временное изменение движения на маршрутной сети ГПТ

* Разработано автором

Плотность передвижений в общем числе, %

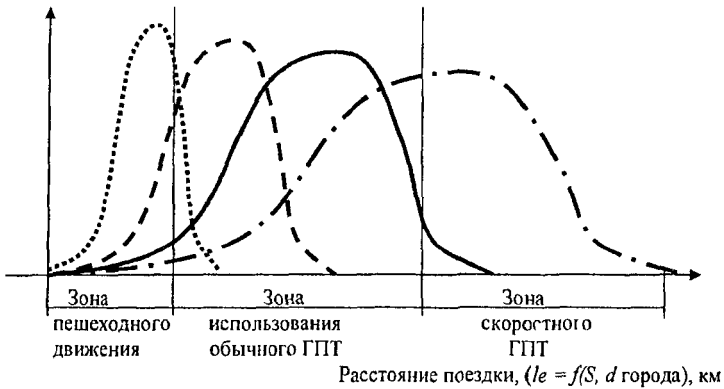


Рисунок 1 – Плотность распределения передвижений в малых, средних, больших и крупных городах (со средним расстоянием передвижений равным соответственно 2 км, 5 км, 8 км и 12 км)

Эти аспекты должны быть учтены при формировании проектов развития ГПТ в городах России

Таким образом, малые города России могут в развитии ГПТ опираться на пешее и велосипедное движение, включая маршруты ГПТ только в направлении наибольшего диаметра города, которые ориентирует пешеходные и велосипедные дорожки

Средние города могут строить свою систему ГПТ с выделением транспортно-планировочных районов, в которых преобладает пешее и велосипедное движение и в которых сосредоточена необходимая культурно-бытовая инфраструктура

Крупные города должны опираться также на сеть скоростного транспорта, связывающего основные транспортно-планировочные районы, а также на выделение свободного от личного транспорта центра города

Реализация основных принципов стратегического управления городским общественным транспортом и его согласованное единство с тактическим и оперативным менеджментом имеет два ключевых аспекта:

- формирование структуры (Центр), координирующей всю систему ГПТ, с внедрением автоматизированной радионавигационной и телекоммуникационной системы управления и безопасного функционирования транспортного комплекса города,

- создание механизма оценки эффективности государственного регулирования ГПТ

В качестве центральной координирующей структуры ГПТ автор предлагает создание центра логистического управления, формируемого на уров-

не муниципалитета Ключевыми направлениями в деятельности центра логистического управления (ЦЛУ) являются следующие: изучение спроса на транспортную услугу, удовлетворение потребностей населения в перевозках, организация транспортного процесса с учетом интересов всех участников рынка транспортных услуг, определение и обоснование перспектив развития ГПТ, развитие городской инфраструктуры

Основной целью ЦЛУ является минимизация совокупных затрат (пассажира, оператора рынка транспортных услуг и муниципалитета), обеспечение роста качества обслуживания пассажиров (развитие маршрутной сети, обеспечение равной транспортной доступности, сокращение интервалов движения маршрутных подвижных единиц, повышение среднеэксплуатационной скорости транспортных средств и т.д.), обеспечение безопасности и надежности работы элементов транспортной системы. Схема, функции, структура, цели и задачи такого центра применительно к г. Майкопу проработаны в диссертации и могут быть предложены для внедрения другим муниципальным городским поселениям.

Для проведения комплексной оценки эффективности системы регулирования ГПТ необходимо выделить критерии оценки, привести их к единому измерителю и сравнить их показатели за различные периоды (временные) отследить динамику изменения.

Экономическая эффективность системы регулирования ГПТ представляет собой сложную категорию, объединяющую в себе взаимосвязь производителя транспортной услуги и ее потребителя – пассажира.

Автором предложена методика оценки государственного регулирования ГПТ, которая предусматривает расчет комплексного показателя – коэффициента обоснованности и эффективности регулирования властью деятельности ГПТ (КОРТ)

Величина показателя оценивается следующим образом

0 - 0,4 – низкая обоснованность и эффективность политики государственной и муниципальной власти в области ГПТ,

0,5 - 0,7 – средняя обоснованность и эффективность политики государственной и муниципальной власти в области ГПТ,

0,8 - 1,0 – высокая обоснованность и эффективность политики государственной и муниципальной власти в области ГПТ

Расчеты и экспертные оценки показывают, что величина предложенного показателя для г. Майкопа составляет 0,55 с тенденцией к понижению, что связано, в первую очередь со значительным, ниже рекомендуемого, снижением муниципального парка, что характерно для большинства городов Юга РФ

В диссертационной работе предложен методический подход к определению минимальных социальных стандартов в сфере ГПТ, в частности, разработана методика определения минимальных размеров муниципальных парков. Минимальный размер муниципальных парков предлагается рассчитывать исходя из необходимости обеспечить перевозку социально незащищенных категорий граждан, включая жителей городов, имеющих

льготы (в среднем около 25%), а также тех из них, которые имеют уровень доходов ниже прожиточного минимума (в 2004 году – 17,6 %) или уровня, приемлемого с точки зрения сохранения доли расходов на ГПТ в среднедушевых доходах населения (19,6%) Соответственно доля муниципального парка путем частичного суммирования составит 33,8% - 34,8%, т.е. приблизительно 1/3 от общей вместимости парка подвижных единиц ГПТ, необходимого для обслуживания населения в соответствующих городах. Если учесть, что в муниципальном транспорте осуществляют поездки не только льготные категории граждан, то размер парка должен быть, естественно, выше рассчитанной доли.

При усредненных значениях использования парка подвижного состава и с учетом удовлетворения потребностей населения (по расчетным оценкам) автором получены следующие данные о минимальных размерах муниципального парка (таблица 6)

Таблица 6 – Минимальные размеры муниципального парка для городов РФ

Численность города, тыс жит	Производительность 1 пассажироместа	Доля муниципального ГПТ, %	Минимальное число пассажиромест ГПТ	Списочная численность ПС при вместимости, равной 40 местам, единиц
50	3790,39	34,8	480,25	12
100	3537,69	34,7	1368,19	34
200	3285,00	34,6	3672,98	91
300	3032,31	34,5	7141,62	178
400	2779,62	34,4	12083,98	302
500	2526,92	34,3	18933,91	473
600	2274,23	34,2	26744,83	668
700	2021,54	34,1	37058,77	926
800	1768,85	34	50942,54	1273
900	1516,15	33,9	70174,13	1754
1000	1263,46	33,8	97953,98	2448

Снижение КОРТ связано с естественным стремлением частных перевозчиков к освоению мощных пассажиропотоков и значительному сокращению операторами рынка транспортных услуг количества подвижных единиц на линии в вечернее и раннее утреннее время. В результате этого значительно возрастает интервал движения транспортных средств, а это ведет к увеличению времени ожидания пассажирами необходимого транспорта и снижению качества обслуживания пассажиров в городе.

При оценке действующей эффективности работы транспорта проведены исследования (на примере г. Майкопа) качества обслуживания пассажиров городским пассажирским транспортом, частоты движения маршрутных подвижных единиц по часам суток в частности. Исследование проводилось

натурным визуальным способом на наиболее загруженных участках маршрутной сети города (центрах «притяжения» пассажиров) В результате проведения исследования были получены результаты, изображенные на рисунке 2, который показывает изменение интервала движения маршрутных транспортных средств по часам суток

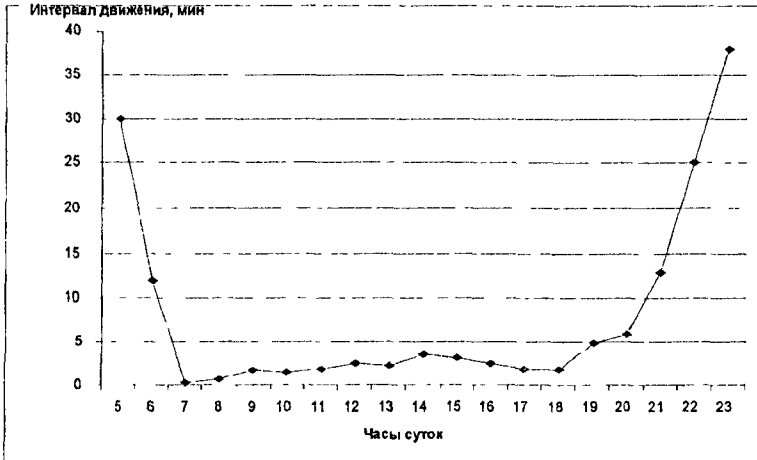


Рисунок 2 – Изменение интервала движения маршрутных транспортных средств по часам суток, мин

Наряду с этим можно отметить, что в часы «пик» происходит необоснованное перенасыщение маршрутной сети транспортными средствами. Об этом свидетельствуют проведенные обследования пассажиропотоков на троллейбусном и автобусном видах транспорта, согласно которым средняя наполняемость (коэффициент использования вместимости) в часы «пик» составляет не более 68%.

Для улучшения работы ГПТ в данном случае необходимо увеличение количества маршрутных транспортных средств после 19 часов, тем самым сократить интервалы движения подвижного состава и время ожидания пассажиров. Реализация данного мероприятия возможна через составление усовершенствованных графиков и расписаний движения, в которых объединены высокодоходные рейсы с вечерними (низкодоходными). В совокупности, применение данного подхода при составлении единого расписания повысит доходность ГПТ в целом, за счет роста объема перевозок необслуживаемых ранее пассажиров, одновременно увеличится качество услуг ГПТ.

Увеличение интенсивности работы городского пассажирского транспорта путем составления рационального единого расписания движения всех видов транспорта в г. Майкопе даст дополнительные доходы в размере 4028 тыс. руб. Кроме этого вследствие сокращения времени ожидания пассажи-

рами маршрутного транспортного средства сократятся затраты их времени, а это даст общесистемный социально-экономический эффект

$$Z_{oc} = Z_{тр} + Z_{потр} + Z_{бюдж}, \quad (1)$$

где Z_{oc} – общесистемные затраты на передвижения населения с использованием ГПТ, руб, $Z_{тр}$ – затраты, определяющие экономическую эффективность функционирования предприятий перевозчиков, руб, $Z_{потр}$ – затраты, которые несет потребитель транспортной услуги, руб, $Z_{бюдж}$ – совокупные расходы государства на создание всех необходимых условий функционирования транспортного комплекса, обеспечение необходимого уровня безопасности ГПТ, руб

В совокупности реализация предложенных автором мероприятий в г. Майкопе обеспечит получение общесистемного социально-экономического эффекта в размере 4038 тыс. руб.

Итак, в процессе проведенного исследования проблемы автором выделены нормативно-правовые, организационно-экономические и внутриорганизационные **направления совершенствования** механизма регулирования муниципального общественного пассажирского транспорта, включая

- формирование системы ГПТ, основанной на знании потребностей населения, определяющих стратегию и тактику управления перевозочным процессом,

- использование инновационного и финансового потенциала национальных проектов для развития городов и его важнейшей интегрирующей системы – ГПТ,

- улучшение процедур мониторинга за спросом и предложением на услуги ГПТ, как для заключения контрактов с различными поставщиками услуг пассажирских перевозок, так и для целей планирования,

- модернизацию или обновление парка ГПТ, требующих адекватного финансирования городского транспорта в целом,

- полное возмещение «выпадающих» доходов транспортным предприятиям от перевозки пассажиров по льготным проездным билетам длительного пользования, включая «долги прошлых лет»

С целью формирования адекватного механизма взаимодействия субъектов рынка ГПТ **рекомендуется**

- проведение комплексного стратегического анализа интересов общества, операторов рынка транспортных услуг и городских властей,

- доведение размеров муниципальных парков до уровня не ниже минимально необходимого для того, чтобы обеспечить перевозку социально-незащищенных категорий граждан,

- создание механизма оценки уровня государственного регулирования ГПТ с использованием разработанной в диссертационной работе методики расчета коэффициента *КОРТ* - обоснованности и эффективности регулирования властью деятельности ГПТ,

– улучшение структуры управления ГПТ путем создания координирующих муниципальных Центров на базе автоматизированной радионавигационной и телекоммуникационной системы управления и безопасного функционирования транспортного комплекса города,

– изменение схемы взаимодействия пассажироперевозчиков на основе более эффективного распределения объема транспортной работы (предложения) по часам суток с учетом спроса населения на транспортную услугу,

– внедрение методики определения суммы выпадающих доходов от перевозки льготных категорий пассажиров с отнесением их на расходы бюджета, соответствующего правовой основе уровня возникновения льгот (федеральный, региональный и местный)

Практическое применение предлагаемых рекомендаций позволит существенно повысить эффективность функционирования системы ГПТ в современных нестабильных рыночных условиях

Основные положения диссертационной работы отражены в следующих работах.

Статьи в изданиях, рекомендованных ВАК

1 Гукетлев, Ю Х Повышение эффективности муниципальных предприятий пассажирского транспорта за счет сокращения налогового бремени (на примере Майкопского троллейбусного управления) / Ю Х Гукетлев, А А Куанов // Российское предпринимательство – М – 2007 – № 8 – 0,2 п л (авторских – 0,1 п л)

2 Гукетлев, Ю Х К вопросу о регулировании регионального рынка транспортных услуг / Ю Х Гукетлев, А А Куанов, Х И Борс // Российское предпринимательство М – 2008 – № 2 – 0,22 п л (авторских – 0,1 п л)

Научные статьи в других изданиях

3 Куанов, А А Пути решения кризиса закупок подвижного состава на городском электрическом транспорте // Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции студентов аспирантов, докторантов и молодых ученых «Наука – XXI веку» – Майкоп Изд-во МГТИ, – 2003 – 0,1 п л

4 Куанов, А А Проблемы и пути совершенствования системы регулирования городского пассажирского транспорта Научное издание – Майкоп Изд-во МГТУ – 2006 – 1,0 п л

5 Куанов, А А Нормативно-правовая база регулирования городского пассажирского транспорта (на примере города Майкопа) Научное издание – Майкоп Изд-во МГТУ – 2006 – 1,25 п л

6 Куанов, А А Организационные подходы к формированию модели регулирования городского пассажирского транспорта в Майкопе //Сборник научных трудов Экономика № 8 СГТУ – 2008 – 0,5 п л

