

Н.В. Пумбрасова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

При выработке механизма реализации стратегических программ развития необходимо «... четко определить природу устойчивого конкурентного преимущества, которое может послужить основой для дальнейших стратегических и тактических шагов» [1].

Любая, самая хорошая программа не может быть реализована без соответствующего механизма.

В рамках выработки такого механизма на наш взгляд целесообразно рассмотреть решение таких вопросов, как:

- темпы пополнения и обновления парков транспортных средств;
- инфраструктура общественного транспорта;
- система правовых и экономических отношений в области пассажирского транспорта;
- привлечение частного капитала.

В 2012 г. принято Постановление Правительства РФ от 26.09.12 г. № 981, определяющее правила предоставления и распределения в 2012 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на закупку произведенных на территории государств-участников

Единого экономического пространства автобусов, работающих на газомоторном топливе, трамваев и троллейбусов. Согласно этому документу приобретение подвижного состава возможно за счет субсидий, предоставляемых на софинансирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации, в размере не менее 20 процентов общего объема финансового обеспечения мероприятий субъекта Российской Федерации (муниципального образования) по обновлению подвижного состава. Субсидии предоставляются при наличии в законе субъекта Российской Федерации о бюджете субъекта Российской Федерации (решениях органов местного самоуправления о местных бюджетах) расходных обязательств и бюджетных ассигнований на финансирование мероприятий.

При принятии решения относительно покрытия убытков от перевозочной деятельности необходим учет действующего законодательства и перспектив его развития. Например, в настоящее время в Нижегородской области действует «Положение о порядке формирования, распределения и использования субсидий, предоставляемых государственным предприятиям, муниципальным предприятиям и транспортным предприятиям иной формы собственности Нижегородской области на возмещение выпадающих доходов, возникающих от перевозки пассажирским транспортом льготных категорий граждан, учащихся, студентов», утвержденное Постановлением Правительства Нижегородской области от 24 сентября 2008 года № 404 (с изменениями от 29.11.2010 г. №834). Предоставление из бюджета Нижегородской области субсидий на возмещение транспортным предприятиям выпадающих доходов, возникающих в связи с оказанием мер социальной поддержки осуществляется:

- за счет средств областного бюджета;
- за счет поступления из федерального бюджета межбюджетных трансфертов бюджету Нижегородской области на обеспечение равной доступности услуг общественного транспорта на территории Нижегородской области для отдельных категорий граждан, оказание мер социальной поддержки которым относится к ведению Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.

В условиях применения единого проездного билета на все виды транспорта необходимо исходить не из тарифа, утвержденного на соответствующем уровне управления, а реальной себестоимости перевозки одного пассажира. А чтобы транспортные предприятия необоснованно не завышали транспортные расходы, следует ввести повышающие коэффициенты за их снижение. Таким образом, транспортное предприятие получит компенсацию за реально перевезенное количество пассажиров, а в случае экономии транспортных расходов еще и средства на техническое развитие и социальную сферу.

Вопросы финансирования инфраструктуры городского пассажирского транспорта играют весьма важную роль, поскольку ранее была показана весьма затратная составляющая с точки зрения текущих расходов. Вместе с тем, именно эффективно организованная транспортная инфраструктура позволяет с одной стороны снизить транспортные издержки (отсутствие ям на дорогах, исправные трамвайные пути и т.п.), а с другой стороны повысить привлекательность общественного транспорта (хорошо оборудованные табло, средства интеллектуального управления движением и т.п.). Поэтому стоимость инфраструктуры, основанная на действующих нормативных актах, должна учитываться как важнейшая составляющая комплекса городского пассажирского транспорта.

В качестве одного из важнейших механизмов привлечения частного капитала для решения социально-экономических проблем все чаще рассматривается государственно-частное партнерство (далее – ГЧП) – симбиоз государства и бизнеса [2]. ГЧП имеют значительный социальный эффект при одновременной экономии бюджетных средств и направлены на реализацию публичных интересов. Уникальная комбинация мотивов и потенциалов государственного и частного секторов и конкурсный процесс заключения контракта обеспечивает высокий потенциал инновационных подходов к созданию общественной инфраструктуры в рамках ГЧП.

В качестве наиболее перспективной модели партнерства государственного и частного сектора в транспортном комплексе целесообразно принять модель концессионных соглашений. Необходимо иметь в виду, что концессия получила наибольшее распространение в зарубежных странах. Это единственная форма отношений, имеющая законодательную основу в РФ.

Важным элементом механизма реализации программы развития предприятия городского общественного пассажирского транспорта является повышение его доходности. Доходы транспортного предприятия складываются под влиянием тарифа и пассажиропотока. Тариф изменять в сторону увеличения – не популярная мера, так как общественный транспорт все-таки «социальный», половина пассажиров которого это люди со средним и низким доходом. Следовательно, надо предпринимать меры по увеличению пассажиропотоков.

Для повышения доходов и, как следствие, сокращения убытков необходимо совершенствовать транспортную работу, а именно исследовать пассажирские потоки. С одной стороны это позволит выявить спрос на количество подвижного состава в определенное время, т.е. перераспределить подвижной состав, изменив маршруты, расписание движения и т.п. Это позволит сократить эксплуатационные расходы, связанные с использованием подвижного состава (проектная загрузка на каждом маршруте, сокращение расходов на электроэнергию ввиду сокращения «холостых» маршрутов).

Политика Администрации города в области пассажирских перевозок должна строиться по принципу приоритетности муниципального пассажирского транспорта. Частные перевозчики должны:

- выполнять функцию «довозящих», особенно в часы «пик»;
- не дублировать маршруты муниципального транспорта – это следует учитывать при выдаче лицензии на освоение того или иного маршрута.

Как показывает опыт ряда городов России, необходимо в целом сокращать число частного общественного транспорта, поскольку наличие значительного числа мар-

шруток способствует созданию «пробок» на дорогах. Необходимо продолжить принятый ранее областной администрацией курс на замену маршрутных такси автобусами, трамваями и троллейбусами большой и повышенной пассажироместимости.

В настоящее время такие города России как Москва, Санкт – Петербург, Новосибирск и другие используют единую транспортную карту. На наш взгляд, в Нижнем Новгороде необходимо тоже и как можно быстрее внедрять данное мероприятие:

1. В результате будет получена реальная информация о количестве перевезенных пассажиров и дальности их поездок, что даст возможность более эффективно управлять транспортным процессом, перераспределять подвижной состав, развивать маршрутную сеть, что также приведет к сокращению эксплуатационных расходов.

2. Произойдет рост доходов от перевозок пассажиров. Во-первых, применение единой транспортной карты и считывающих устройств, используемых при совершении платежа на входе в салон транспортного средства (валидатор) приведет к 100% оплате за проезд, т.е. исключит «зайцев». Во-вторых, что более финансово ощутимо для транспортного предприятия, 100% компенсация выпадающих доходов при перевозке льготных категорий пассажиров с учетом их фактических поездок, а не из расчета стоимости проездных билетов для таких категорий пассажиров.

И, наконец, нельзя не учитывать «человеческий фактор». «Заманить» людей в общественный транспорт можно за счет создания комфортных условий перевозки и вежливого обслуживания. Для этого необходима организация постоянного контроля за работой техников, выпускающих подвижной состав на городские маршруты, водителей и, где останется в этом необходимость – кондукторов. Очевидно, что и мотивация указанных категорий персонала транспортных предприятий должна быть на должном уровне.

Все перечисленные выше элементы механизма реализации программы развития предприятия городского пассажирского транспорта в совокупности должны обеспечить повышение качества транспортного обслуживания населения крупного города.

Список литературы:

- [1] Ламбен Ж.Ж. Менеджмент, ориентированный на рынок. Стратегический и операционный маркетинг. – СПб.: Питер, 2005. – 800 с.
- [2] Чонка А. Государственно-частное партнерство: симбиоз государства и бизнеса // «Бюджет». 2009. № 7.

Н.В. Пумбрасова, Е.О. Дубова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОБ ОБЪЕДИНЕНИИ ФОНДОВЫХ БИРЖ И ЕГО ВЛИЯНИИ НА ФИНАНСОВЫЙ РЫНОК РОССИИ

29 июня 2011 года было подписано соглашение об объединении двух крупнейших Российских фондовых бирж – Московской межбанковской валютной биржи и Российской Торговой Системы в результате чего была создана ОАО Московская Биржа. На сегодняшний день она является наиболее крупной фондовой биржей в России. Московская Биржа – крупнейшая в России и Восточной Европе по объему торгов и количеству клиентов биржевая Группа. Входит в ТОП-20 ведущих мировых площадок по объему торгов ценными бумагами и суммарной капитализации торгуемых акций. Занимает 9-ое место в ТОП-10 крупнейших бирж в мире по торговле производными финансовыми инструментами.