

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
КЫРГЫЗСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
им. М. РЫСКУЛБЕКОВА**

**КЫРГЫЗСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
им. Ж. БАЛАСАГЫНА**

Диссертационный совет Д.08.11.020

На правах рукописи
УДК 656.13.072 (575.2)

Кадыралиев Алмаз Токтобекович

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ
ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**
(на материалах г. Бишкека)

08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством
(экономика и управление организациями, предприятиями,
отраслями, комплексами)

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Бишкек - 2012

Диссертационная работа выполнена в Кыргызском экономическом университете имени М. Рыскулбекова.

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Атышов Кобогон Атышович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Акназарова Роза Корчубековна

кандидат экономических наук, доцент
Дербишева Эльмира Дупеновна

Ведущая организация: Институт экономики и финансов
Кыргызского национального университета
им. Ж. Баласагына, г. Бишкек,
ул. Жибек-Жолу, 394

Защита состоится 25 января 2013 года на заседании диссертационного совета Д.08.11.020 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) экономических наук в Кыргызском экономическом университете им. М. Рыскулбекова по адресу: 720033, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Тоголока Молдо, 58.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Кыргызского экономического университета им. М. Рыскулбекова по адресу: 720033, г. Бишкек, ул. Тоголока Молдо, 58.

Автореферат разослан 24 декабря 2012 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор экономических наук, профессор



Джумабаев К. Дж.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Пассажирский транспорт играет ключевую роль в социально-экономическом развитии города, и его работа отражается на функционировании всего хозяйственного комплекса и субъектов города. Слабо развитая система пассажирского транспорта, особенно в крупных городах, может привести к снижению качества жизни населения. Поэтому сфера услуг городского пассажирского транспорта становится неотъемлемой проблемой, требующей внимания как местных, так и высших органов власти.

Во всем мире уделяется большое внимание совершенствованию услуг городского пассажирского транспорта и увеличению его доли в ряде важных показателей, характеризующих экономику страны. Это связано, во-первых, с увеличением количества населения, проживающего в городах, и расширением территорий этих городов, во-вторых, с повышением уровня автомобилизации населения, что является основным фактором загрязнения воздуха, создания пробок на дорогах и, как следствие, замедления движения транспортных средств и проявления недовольства населения создающимися трудностями.

С увеличением численности населения Кыргызской Республики, в частности, г. Бишкека и прилегающих к нему территорий, спрос на услуги пассажирского транспорта вырос в несколько раз, как и его значение в социально-экономическом развитии города, но при этом прибавилось немало проблем в организации транспортного обеспечения пассажиров. Значительно усложнилась деятельность предприятий пассажирского транспорта в связи с возросшей на них нагрузкой. Кроме того, муниципальные перевозчики испытывают недостаток финансирования и несут огромные убытки.

Совершенствование организации и реализации транспортных услуг определяется как приоритетная задача государства, а ее решение требует научного обоснования. В связи с этим выбор темы диссертационного исследования и ее актуальность предопределены необходимостью решения задачи устойчивого функционирования городского пассажирского транспорта, определения его роли и значения для социально-экономического развития города, разработки основных направлений улучшения транспортной инфраструктуры.

Степень разработанности проблемы исследования. Исследованию проблем городского пассажирского транспорта и его роли в городском хозяйстве посвящены работы зарубежных ученых и специалистов-практиков: У. Викри, Н. Шелдона, Б. Симпсона, Дж. Пучера, К. Гвиллиями, Г. Гесса, Д. Бэнистера, Дж. Ковье, Р. Илеса и др.

Вопросы теории управления городскими пассажирскими перевозками исследованы в работах советских ученых и стран СНГ: Г.А. Варелопуло, Ю.М. Коссой, В.А. Юдина, Л.Б. Миротина, В.В. Гудкова, О.Н. Ларина, А.Ю. Родионова, С.А. Ваксмана, И.В. Спирина и др.

Изучение проблем транспортной инфраструктуры Кыргызской Республики (в т.ч. городского транспорта) нашло отражение в трудах академика НАН КР Т.К. Койчуева, член-корр. НАН КР Ш.М. Мусакожоева,

д.э.н., профессора К.А. Атышова, Ж.З. Загулова. Труды К.А. Орозалиева, Т.М. Молдустанова, А.С. Джаманкулова также посвящены изучению вопросов транспортной отрасли. Особо следует отметить труды Е.Е.Тогузбаева, в которых затрагиваются вопросы модернизации транспорта в Кыргызской Республике. В них отражается развитие транспортного комплекса Кыргызстана, в том числе несовершенство нормативно-правовых актов, касающихся сферы деятельности транспорта. Вместе с тем развитие городского пассажирского транспорта, его роль и значение в городском хозяйстве мало исследованы экономической наукой, что и предопределило выбор темы настоящего исследования.

Связь темы диссертации с научными программами (проектами) и научно-исследовательскими работами. Тема диссертационного исследования связана с программой развития г. Бишкека «Обновленная столица» на период 2009–2012 годы.

Цель диссертационного исследования заключается в выявлении особенностей функционирования городского пассажирского транспорта и выработке рекомендаций по улучшению экономического состояния предприятий городского пассажирского транспорта в условиях ограниченности местного бюджета.

В соответствии с целью диссертационного исследования были поставлены следующие **задачи**:

обобщить теоретические разработки по развитию и выявить особенности функционирования городского пассажирского транспорта;

определить роль и значение городского пассажирского транспорта в условиях современного хозяйствования;

изучить зарубежный опыт развития и финансирования городского пассажирского транспорта;

дать оценку состояния городского транспорта и провести анализ финансово-экономического положения предприятий городского пассажирского транспорта;

обосновать приоритетные направления развития городского пассажирского транспорта;

рекомендовать пути улучшения финансово-экономического состояния предприятий городского пассажирского транспорта.

Научная новизна диссертационной работы заключается в теоретическом обобщении и творческом подходе к решению проблем развития городского пассажирского транспорта крупного города в формирующихся условиях рыночных отношений.

Научная новизна наиболее существенных результатов, полученных в ходе исследования, заключается в следующем:

обобщены теоретические разработки и выявлены особенности функционирования городского пассажирского транспорта в условиях формирования новых экономических отношений;

определены роль и значение пассажирского транспорта в городской среде;

изучен международный опыт развития и финансирования городского пассажирского транспорта;

выявлены тенденции развития городского пассажирского транспорта в условиях рыночной экономики;

разработаны схемы организации и управления городского пассажирского транспорта;

обоснованы приоритетные направления развития городского пассажирского транспорта и внесены предложения по совершенствованию финансирования деятельности муниципальных предприятий городского пассажирского транспорта.

Практическая и экономическая значимость диссертационного исследования заключается в том, что теоретические выводы и рекомендации могут быть использованы при разработке программ развития городского пассажирского транспорта. Практические результаты могут применяться на предприятиях городского пассажирского транспорта при разработке методической и нормативной документации, необходимой для обоснования инвестиций в совершенствование услуг городского пассажирского транспорта.

Результаты исследования могут быть использованы в вузах КР при разработке учебных пособий и программ по дисциплинам: «Экономика транспорта», «Современные проблемы мировой экономики», «Государственное регулирование в рыночной экономике», а также в процессе преподавания студентам и слушателям курсов по экономическим дисциплинам.

Положения, выносимые на защиту:

теоретически обосновано особенности функционирования городского пассажирского транспорта;

на основании проведенного исследования определены приоритетные направления развития городского пассажирского транспорта;

разработана авторская схема организации городского пассажирского транспорта, отражающая взаимодействие участников рынка транспортных услуг;

предложены рекомендации по определению требуемого объема финансирования из местных и республиканских бюджетов, а также резервных источников денежных средств, обеспечивающих наибольшую финансово-экономическую устойчивость предприятий городского пассажирского транспорта.

Личный вклад соискателя заключается в непосредственном участии автора в составе рабочей группы предприятий городского пассажирского транспорта по определению сегмента пассажиропотока на маршрутах и выявлению фальшивых документов, приносящих дополнительные затраты предприятиям.

Предложен способ определения требуемого (обоснованного) объема финансирования предприятий городского пассажирского транспорта со

стороны местного и республиканского бюджетов, по возможности из резервных источников транспортной отрасли, за осуществление деятельности по регулированию тарифов.

Апробация результатов исследования. Основные теоретические и практические положения диссертационной работы докладывались и обсуждались на следующих международных научно-практических конференциях и семинарах: «Городской транспорт и окружающая среда» (г. Пиза, Италия, Британский институт Вессекс); «Городская мобильность» (г. Брюссель, Бельгия, Международный союз общественного транспорта); «Экономическое сообщество» - ежемесячное обсуждение результатов научных исследований аспирантов (докторантов) Факультета экономики и администрации Университета Масарик (г. Брно, Чехия), а также на конференциях, организованных Кыргызским экономическим университетом им. М. Рыскулбекова за период 2010-2012 годы.

Публикация результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования опубликованы в десяти научных трудах, общим объемом 3,5 п.л., две статьи – за рубежом, в том числе девять публикаций в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Кыргызской Республики.

Структура и объем работы. Диссертационная работа изложена на 174 страницах. Состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников в количестве 153 наименований, содержит 21 таблицу, 22 рисунка, 6 приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснованы актуальность и практическая значимость темы диссертационного исследования, определены предмет и объект, сформулированы цели и задачи исследования, а также раскрыта его научная новизна.

В первой главе - «**Теоретико-методические основы функционирования городского пассажирского транспорта**» - рассматриваются теоретические основы функционирования транспорта, в том числе городского пассажирского транспорта в контексте развития экономики страны и города. В результате исследования определены роль и значение городского пассажирского транспорта в удовлетворении транспортных потребностей населения, рассмотрен зарубежный опыт развития и финансирования городского пассажирского транспорта.

На основании обобщения результатов теоретических исследований, мы пришли к научному выводу, что транспорт представляет собой сектор экономики, обеспечивающий жизненно необходимую потребность общества в перевозке грузов и пассажиров. Следовательно, транспортная деятельность связана с перевозкой грузов и пассажиров в различных объемах или количестве в пространстве с помощью транспортных ресурсов.

Транспорт является одним из важных секторов экономики. Развитие хозяйственных комплексов и благополучие населения напрямую зависят от состояния транспортного сектора страны в целом. В широком смысле слова современный транспорт - это крупный и сложный комплекс хозяйства, в рамках которого действуют как самостоятельные отрасли различные виды так называемого магистрального транспорта, а также городской и промышленный транспорт.

Как показывает мировая практика, пассажирский транспорт, в частности, в крупных городах становится важным аспектом в улучшении качества жизни населения. основополагающая роль городского пассажирского транспорта выражается в экономии времени и затрат энергии пассажиров, физически перемещающихся в пространстве. Результат экономии времени позитивно влияет на трудоспособность и здоровье человека, а также нормальное функционирование экономической системы города.

В течение нескольких десятилетий города мира, в том числе г. Бишкек, сталкиваются с такой транспортной проблемой, как дорожные пробки. Постоянный рост количества транспорта в мегаполисах усложняет движение транспортных средств и негативно влияет на экологию.

Как показывает международный опыт, меры, принятые для сокращения дорожных заторов на краткосрочный период, могут вызвать обратный эффект в будущем. В качестве примера можно привести отчет правительства Великобритании, опубликованный в 1994 г., согласно которому увеличение пропускной способности дорожных сетей облегчает транспортные заторы только временно, потому что это обуславливает увеличение пользователей частных машин. Другое исследование было проведено Агентством по защите окружающей среды в США, по результатам которого увеличение прироста машин является результатом строительства новых дорог.

Отказ от концепции «приспособления к автомобилю» и возрождение общественного транспорта стали значимыми тенденциями в развитии муниципий за последние 15-20 лет, в первую очередь в странах Западной Европы. Как показывает опыт второй половины XX в., развитие дорожной сети всегда находится на шаг позади роста автомобилизации населения и автомобильного парка города. Выход видится в первоочередном развитии систем городского пассажирского транспорта.

Таким образом, роль пассажирского транспорта в городе возрастает в силу непропорционального развития улично-дорожной сети города по отношению к росту числа частных автомобилей. Значит, именно городской пассажирский транспорт может смягчить нагрузку улично-дорожной сети, создавая благоприятные условия для передвижения всех категорий людей.

На принятие решений по развитию городского транспорта и транспортной инфраструктуры в целом во многих странах Европейского союза влияет множество факторов: мнение общественности, политические аспекты, возможности получения финансирования из местных, региональных,

республиканских источников или от Европейской комиссии и других международных финансовых организаций.

Например, важной характеристикой транспортного сектора Франции является четкое распределение роли между местными органами управления и операторами. В случае низкого спроса на пассажирские перевозки (невыгодные для коммерческой операции) операторы получают компенсацию в целях сохранения статуса предпринимателя. Здесь следует отметить, что даже в отдаленной перспективе и даже самых развитых странах городской пассажирский транспорт не сможет существовать самостоятельно без государственных субсидий. Например, ни одна система общественного транспорта в США не является прибыльной. В Сан-Франциско плата за проезд покрывает только 22% эксплуатационных расходов. Оставшаяся часть покрывается из субсидий, рекламы и т.д. В одной из постсоциалистических стран, например, в Чешской Республике, местный орган самоуправления финансирует от 40 до 65% эксплуатационных расходов. Министерство транспорта финансирует часть капитальных вложений наземного городского пассажирского транспорта.

Формирование основных и дополнительных средств на развитие городского пассажирского транспорта за счет части платежей за топливо, регистрацию автомобилей, парковку представляется одним из резервных источников пополнения средств городского пассажирского транспорта во многих странах мира.

Во второй главе - **«Уровень развития пассажирского транспорта и его социально-экономическое значение в городе Бишкеке»** - рассмотрены тенденции развития пассажирского транспорта г. Бишкека в условиях рыночных отношений и выполнен сравнительный анализ эксплуатационно-экономических показателей работы предприятий городского пассажирского транспорта, выявлены основные причины ухудшения качества транспортного обслуживания населения. Сформулированы основные положения повышения качества транспортного обслуживания населения города и обоснована необходимость определения приоритетных направлений развития городского пассажирского транспорта.

Анализ показал, что за последние годы четко выявились тенденции отставания развития городского пассажирского транспорта от потребностей населения в передвижениях и снижения качества перевозок. Наиболее ощутимым оказалось снижение качества перевозок пассажиров для населения в г. Бишкеке.

Основными сдерживающими факторами развития городского пассажирского транспорта являются устаревшая материально-техническая база, низкий коэффициент использования подвижного состава и стоимость проезда без механизмов компенсации. Вследствие действия этих негативных факторов качество обслуживания пассажиров стало постепенно ухудшаться.

Согласно данным Нацстаткома КР, наибольшая часть пассажирских перевозок в стране осуществляется в г. Бишкеке. За анализируемый период

объем перевозок увеличился более чем на 30%. В остальных городах наблюдаются незначительные колебания в перевозках пассажиров, рост за пять лет в среднем составил 10%.

В городе насчитывается более 1 млн. жителей, он является крупным транспортным узлом, соединяющим дороги международного, республиканского, регионального и городского значения.

На сегодняшний день структуру городского пассажирского транспорта (ГПТ) составляют: автобусы – Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие (БПАТП); троллейбусы – Бишкекское троллейбусное управление (БТУ); микроавтобусы – фирмы, ОсОО.

Первые два вида транспорта находятся под управлением муниципалитета местного органа самоуправления г. Бишкека, а микроавтобусы - частных фирм перевозчиков на основании договора с муниципалитетом. Общее количество частных фирм, занимающихся пассажирскими перевозками, составляет более сорока. Годовой объем перевозок в г. Бишкеке превышает 200 млн. пассажиров.

Удельный вес на рынке транспортных услуг столицы частных и муниципальных перевозчиков выглядит следующим образом: примерно 60% объема перевозок приходится на маршрутные такси, 30% - на автобусы и 10% - на троллейбусы. Также по городу курсируют более 10,0 тыс. легковых такси и около 1500 единиц грузового и спецтранспорта.

К числу одним из основных показателей работы городского пассажирского транспорта, характеризующих эффективность его работы, относятся: среднесуточный выпуск транспортных средств на линию, протяженность маршрутных сетей и количество маршрутов. Динамика этих показателей представлены в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Динамика развития городского пассажирского транспорта г. Бишкека

Показатель	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Количество маршрутов, всего, ед.	165	166	159	166	143	152	153
В том числе:							
Автобусы	2	2	2	10	16	21	22
Троллейбусы	12	11	10	9	9	9	9
Микроавтобусы	151	153	147	147	118	122	122
Среднесуточный выпуск, всего, ед.,	3046	2898	2459	2634	2518	2742	2761
В том числе:							
Автобусы	20	13	12	35	202	215	240
Троллейбусы	106	97	67	62	71	81	81
Микроавтобусы	2920	2788	2380	2537	2245	2400	2440
Протяженность маршрутов, км							
Автобусы	41,4	51,2	52,8	264,0	444,8	461,3	477,8
Троллейбусы	278,4	281,6	264,0	237,6	250,1	250,1	250,1
Микроавтобусы	6644	6732	6468	6468	4377,8	4405,8	4442,3

Источник: составлено автором по данным Управления городского транспорта г. Бишкека

За анализируемый период, существенный рост подвижного состава произошел в автобусном парке, а количество троллейбусов сократилось на 34% (несмотря на частичное пополнение парка на 21 единицу в 2009 г.), микроавтобусов - на 19%. Общее количество городских маршрутов по сравнению с 2005 г. сократилось с 165 до 153 единиц.

Ежедневно на линию выходят в среднем 70-80 троллейбусов по 9 маршрутам и 220-240 автобусов по 22 маршрутам и 2400 микроавтобусов по 122 маршрутам в зависимости от состояния технической готовности транспортных средств. На муниципальном транспорте обеспечен бесплатный проезд пенсионерам и льготный – учащимся.

В настоящее время, финансовое положение муниципальных транспортных предприятий – убыточное. Из таблицы 2.2 можно установить, что убытки предприятий вместе взятых выросли в более чем 30 раз, что в свою очередь говорит об ухудшении данного сектора за последние семь лет. Это не может негативно не сказываться на инвестиционном климате на рынке транспортных услуг.

Таблица 2.2 - Динамика финансовых результатов муниципальных транспортных предприятий в целом (БПАТП и БТУ), млн. сом.

Показатель	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Доход от перевозки	100,6	77,2	74,0	135,1	361,3	417,4	414,1
В том числе: субсидии из местного бюджета	47,7	40,1	42,3	71,2	137,0	175,0	202,0
Расходы от перевозки	107,8	107,0	86,4	145,8	412,4	555,1	657,6
Прибыль (убыток)	-7,2	-29,8	-12,4	-10,6	-51,1	-137,7	-243,5

Источник: составлено автором по данным Управления городского транспорта г. Бишкека.

Для привлечения инвестиционного потенциала необходимо в первую очередь отрегулировать вопросы тарифной политики. В частности, это касается льготных пассажиров и уровня покрытия потерь между фактической себестоимостью и существующим тарифом. Учитывая трудное социальное положение населения, устанавливать цены за проезд в городском пассажирском транспорте по рыночной стоимости – преждевременно. В связи с этим предлагается применять на правительственном уровне более эффективные меры для оздоровления финансово-экономического состояния транспортных предприятий.

Анализ сложившейся ситуации и оценка финансово-экономического состояния муниципальных транспортных предприятий показали, что основными проблемами убыточности являются следующие:

низкий тариф или отсутствие механизмов компенсации разницы между фактической себестоимостью проезда и установленным тарифом;

слабая система учета выручек с линии;

отсутствие контроля со стороны правительства за исполнением Закона «О транспорте».

В конечном счете все это приводит к регулярному увеличению кредиторской задолженности муниципальных предприятий ГПТ.

При таком развитии убыточность муниципальных транспортных предприятий влечет за собой угрозу сокращения работы ГПТ, поскольку они являются крупными перевозчиками на рынке транспортных услуг, ухудшение их деятельности может воздействовать и на показатели других секторов экономики города, включая качество жизни населения. При отсутствии у многих граждан личных транспортных средств, проблема своевременного и качественного удовлетворения спроса на перевозки перерастает из чисто транспортной в социальную, определяющую отношение населения не только к качеству оказываемых транспортных услуг, но и в целом к тем процессам, которые происходят в стране.

В третьей главе - **«Пути развития городского пассажирского транспорта»** - рассмотрены приоритетные направления развития городского пассажирского транспорта и предложены меры по улучшению финансово-экономического состояния предприятий городского пассажирского транспорта.

В ходе исследования выявлено, что приоритетным направлением развития городского транспорта в крупном городе в условиях непрерывного роста автомобилизации населения в первую очередь должно стать преимущественное наращивание средств общественного транспорта. Это означает, что необходима модернизация подвижного состава и инфраструктуры ГПТ с одновременным развитием протяженности сетей и улучшением использования имеющихся средств.

Немаловажным фактором остается государственное регулирование работы городского пассажирского транспорта. Необходимость государственного регулирования транспортного рынка обуславливается особенностями предоставления транспортных услуг в интересах общества и его безопасности. Это, во-первых, связано с необходимостью обеспечения приемлемого тарифа для граждан страны в целях недопущения социальной отвлеченности. Во-вторых, с защитой экологии страны, так как транспорт, особенно автомобильный, является одним из основных загрязнителей окружающей среды. В-третьих, с тем, что государственный контроль над эксплуатацией транспортных средств осуществляется в интересах общественной безопасности, соблюдения правил перевозок и дорожного движения, комфортных условий в транспортных средствах.

В соответствии с теорией управления и необходимостью государственного регулирования рынка транспортных услуг пассажирских перевозок нами разработана схема организации городского пассажирского транспорта (рис. 3.1).

Основной подход в данной схеме заключается во взаимодействии участников в организации работы общественного транспорта. Государство регулирует перевозчиков посредством регуляторных механизмов и дотаций, направляемых на осуществление государственного заказа. В свою очередь перевозчики предлагают свои услуги пассажирам по регулируемым тарифам, а

пассажиры участвуют в этом процессе использованием услуг пассажирского транспорта, регулируемым государством.



Рис. 3.1. Схема организации городского пассажирского транспорта

Источник: выполнен автором.

Связи между государством и оператором осуществляются в денежной форме (на рисунке см. обозначенное пунктиром), то есть оператор получает определенную дотацию за выполнение государственного заказа - за регулируемый тариф и перевозки определенных категорий льготных пассажиров.

Исследование показало, что такая схема в местной практике работает неэффективно и отсутствуют механизмы государственного регулирования городского пассажирского транспорта. Например, операторы должны получать за выполнение государственного заказа не только в форме компенсации за перевозки льготных категорий граждан, но и за установленные тем же государством коммерчески неустойчивые тарифы. Кроме этого, нами выявлен такой внешний фактор, воздействующий на состояние и дальнейшее развитие транспортного сектора, как заграница, откуда поступают инвестиции в виде грантов или льготных кредитов на обновление подвижного состава.

В результате исследования выявлено, что одним из важнейших направлений государственного регулирования в развитии городского пассажирского транспорта является формирование системы государственной поддержки обновления парка и реконструкции инфраструктуры.

Поскольку обеспечение непрерывного и качественного обслуживания пассажиров является основной целью городского пассажирского транспорта, а для этого необходимо создание устойчивого и стабильного финансирования

предприятий, то возможны следующие решения проблемы финансирования их деятельности, представленные в табл. 3.1.

Таблица 3.1 – Возможные решения проблемы финансирования ГПТ

Проблема	Возможное решение
Компенсация за регулируемый тариф.	Вариант 1. Повышение тарифа и постоянный пересмотр с учетом инфляции. Вариант 2. Централизованное финансирование из республиканского бюджета.
Оплата приобретения транспортных средств.	Гранты или льготные кредиты международных финансовых институтов
Необходимость поиска альтернативных источников финансовых ресурсов.	Создание «фонда городского пассажирского транспорта» за счет части налоговых платежей в транспортной отрасли: налоги с розничной продажи топлива; налоги с доходов парковки; варианты внедрения платной зоны в центре города.

Источник: выполнен автором.

Возможные решения проблемы разработаны с учетом опыта зарубежных стран и успешно применяются в данной отрасли. Реализация предложенных вариантов может обеспечить наиболее устойчивые источники финансовых ресурсов.

При решении вопроса о тарифах возникает возможность выбора одного из двух взаимозаменяемых вариантов, если местный бюджет ограничен: 1) увеличить тариф и отменить льготы; 2) привлечь государственное финансирование деятельности ГПТ.

Вариант 1. Увеличение тарифа на пассажирский транспорт и постоянный пересмотр тарифа в связи с увеличением цен на такие ключевые затраты, как ГСМ, электроэнергия и др. Нами сделан расчет коммерчески устойчивых тарифов на автобусах и троллейбусах большой вместимости, то есть при каком тарифе можно обеспечить рентабельность предприятий с учетом фактического объема работы операторов и стоимости затрат за 2011 год.

Расчеты показали, что рентабельность обеспечивается при тарифе 13 сом. в автобусе и 10 сом. в троллейбусе (табл. 3.2 и 3.3).

Как видно, затраты на содержание одного автобуса и одного троллейбуса могут компенсироваться за счет доходов на маршруте, если тариф будет составлять соответственно 13 и 10 сом. и если будет перевозиться не менее 400 и 500, соответственно, пассажиров в день. Объем пассажиров в день менее 400 в автобусе и 500 в троллейбусе приведет к финансовым убыткам предприятий.

Таблица 3.2 - Коммерческие тарифы на перевозки пассажиров автобусом за 2011 г. (сом).

Пассажиры/ день	Затраты/ день	Безубыточный тариф	Рентабельный тариф	Возможный доход	Прибыль/ убыток/ день, сом	Прибыль/ убыток/год, тыс. сом
650	5281,3	8,12	13,26	8619,0	3337,7	1218,3
600	5281,3	8,80	13,26	7956,0	2674,7	976,3
550	5281,3	9,60	13,26	7293,0	2011,70	734,3
500	5281,3	10,56	13,26	6630,0	1348,7	492,3
450	5281,3	11,73	13,26	5967,0	685,70	250,3
400	5281,3	13,20	13,26	5304,0	22,70	8,3
350	5281,3	15,08	13,26	4641,0	- 640,30	- 233,7
300	5281,3	17,60	13,26	3978	- 1303,3	- 475,7

Источник: выполнена автором.

Таблица 3.3 - Коммерчески тарифы на перевозки пассажиров троллейбусом за 2011 г. (сом).

Пассажиры/ день	Затраты/ день	Безубыточный тариф	Рентабельный тариф	Возможный доход	Прибыль/ убыток/ день, сом	Прибыль/ убыток/год, тыс. сом
700	4951,4	7,07	10	7000,0	2048,6	747,7
650	4951,4	7,62	10	6500,0	1548,6	565,2
600	4951,4	8,25	10	6000,0	1048,6	382,7
550	4951,4	9,0	10	5500,0	548,6	200,2
500	4951,4	9,9	10	5000,0	48,6	17,7
450	4951,4	11,0	10	4500,0	- 451,4	- 164,8
400	4951,4	12,4	10	4000,0	- 951,4	- 347,3

Источник: выполнена автором.

Однако ожидаемые результаты показали, что повышение тарифа не может принести желаемых результатов (табл. 3.4). Как правило, к основным постоянным затратам, величина которых непосредственно связана с выбранной вместимостью подвижного состава, относят эксплуатационные затраты (расходы на ГСМ, шины и пр.) и заработную плату водителям. Следуя этому, можно утверждать, что затраты на пробег по маршруту для каждой единицы подвижного состава возрастают практически пропорционально увеличению его вместимости.

В качестве основы расчетов плановой выручки закладывается предполагаемый рост пассажиропотока с учетом распределения по направлениям перевозок. Используемый до настоящего времени способ расчета объема работы транспорта на основании пассажира-километров дает условное представление о реальном объеме и колебании спроса по времени суток, сезонам и направлениям маршрутов, что может вызвать искажение результатов расчетов. К сожалению, последнее полное обследование пассажиропотоков проведено еще до 1990г., после этого объективный учет объемов перевозок не проводился.

Таблица 3.4 - Основные показатели работы муниципальных предприятий ГПТ

Виды предприятий	Ед. изм	2012 г. (план)	Прогноз		
			2013 г.	2014 г.	2015 г.
Автобусный парк					
Количество маршрутов	ед.	17	19	21	22
Количество выходов на линии	ед.	253	368	376	382
Тариф	сом.	7	8	9	10
Доход от перевозки	млн.сом.	32,5	37,9	38,2	41,2
Расход от перевозки	млн.сом.	49,1	57,3	64,1	69,1
Троллейбусный парк					
Количество маршрутов	ед.	7	10	15	18
Количество выходов на линии	ед.	77	120	180	216
Тариф	сом.	6,5	9	10	11
Доход от перевозки	млн.сом.	125,4	260,1	433,6	572,3
Расход от перевозки	млн.сом.	147,7	325,3	487,9	585,5

Источник: выполнена автором.

Учитывая сложившееся положение на рынке транспортных услуг в г. Бишкеке, по нашему мнению, необходимо оптимизировать маршрутные сети для смягчения нагрузки на улично-дорожную сеть города. В первую очередь нужно возобновить все ранее существовавшие маршруты муниципальных перевозчиков путем обновления и пополнения их парка подвижного состава. Для этого потребуются ликвидировать маршруты микроавтобусов, которые в свою очередь будут компенсироваться за счет подвижных составов большой вместимости муниципальных перевозчиков.

При выполнении всех финансовых обязательств местного самоуправления г. Бишкека и правительства Кыргызской Республики перед муниципальными предприятиями городского пассажирского транспорта, а также планируемой реализации проекта Европейского банка реконструкции и развития по поддержке общественного транспорта г. Бишкека, нами был выполнен предварительный расчет объема перевозок пассажиров города всеми видами городского пассажирского транспорта до 2015 г. (рис. 3.1).

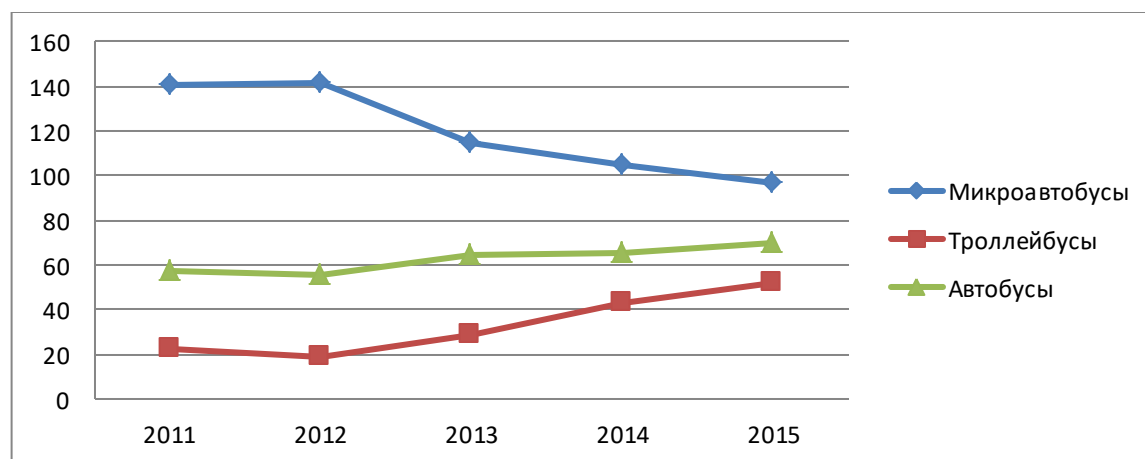


Рис. 3.1. Прогноз работы всех видов городского пассажирского транспорта г. Бишкека до 2015 г., млн. пассажиров

В рамках вышеназванного проекта планируется приобрести около 75 троллейбусов в течение трех лет. Следует отметить, что основным требованием донора было применение методики финансирования пассажирских перевозок за километр пробега подвижного состава на линии.

По предварительным расчетам, к концу 2015 г. доля частного сектора на рынке должна снизиться до 44% (против 60% в 2011 г.).

Подводя итоги, следует отметить, что повышение тарифа даже в далекой перспективе может оказаться не самым оптимальным вариантом в решении проблемы финансирования предприятий городского пассажирского транспорта. Кроме того, увеличение тарифа за проезд может вызвать две проблемы: во-первых, определенная часть пассажиров может пересесть на личный автомобиль; во-вторых, количество потенциальных пассажиров может сократиться из-за соображения экономии транспортных расходов, поскольку наибольшая часть населения все еще остается социально уязвимой. Таким образом, расходы оператора могут преобладать над доходами от основной деятельности, потому что наибольшими пользователями муниципальных транспортных средств останутся пассажиры льготных категорий населения. Поэтому повышение тарифа на городской пассажирский транспорт, как мы предполагаем, не является ключевым решением проблемы убыточности операторов.

Городской пассажирский транспорт ни в одной из анализируемых стран не функционирует по коммерческим принципам и является планово-убыточным. В этой связи убытки предприятий финансируются из бюджетных источников различных уровней, даже в странах с дефицитом бюджета.

Резко выросшие цены на ГСМ и запчасти транспортных средств, с точки зрения экономии, обуславливают рост тарифов. Это определяется и сложившимся финансовым положением муниципальных перевозчиков, убытки которых растут с каждым годом.

Вариант 2. Закон «О транспорте» позволяет требовать перевозчикам компенсации (дотации) за предоставление транспортной услуги по регулируемым тарифам из местного и республиканского бюджетов.

Следовательно, можно предложить возложить финансирование муниципальных предприятий городского пассажирского транспорта столицы страны на местный и республиканский бюджеты, с учетом его статуса. Для этого необходимы скоординированные действия местного самоуправления с другими заинтересованными министерствами и ведомствами.

При решении вопроса о финансировании перевозочной деятельности городского пассажирского транспортного комплекса из местного и республиканского бюджетов и других источников необходимо четко определить, что именно следует финансировать.

По предварительным расчетам, для нормального функционирования муниципальных предприятий ГПТ ежегодная потребность в финансовых средствах составляет более 530,0 млн. сом., в том числе для расходов на техническое обслуживание подвижного состава - 48 млн. сом. (табл. 3.5).

В основу расчета были взяты данные предприятий за 2011 год и плановые показатели работы на 2012 год в среднем без учета капиталовложений на обновление подвижного состава.

К сожалению, хронический дефицит как местного, так и республиканского бюджетов не позволяет рассчитывать на государственную помощь, хотя у предприятий есть все основания требовать необходимые суммы компенсации.

Таблица 3.5 – Средняя потребность в финансовых средствах муниципальных предприятий ГПТ г. Бишкек в год

Статья финансирования	Млн. сом.
Расходы от перевозки льготников	267,0
Расходы от перевозки школьников по проездным билетам	6,0
Расходы от перевозки силовых структур	60,0
Расходы от разницы между фактической себестоимостью проезда и установленным тарифом	150,0
Расходы на техническое обслуживание подвижного состава	48,0
Всего	531,0

Источник: выполнен автором.

В целях расширения источников финансирования предприятий городского пассажирского транспорта можно также предложить создание фонда городского пассажирского транспорта за счет части налогов от продажи автомобильного топлива и платы за парковку.

Создание фонда городского пассажирского транспорта с дифференцированным подходом к поиску альтернативных источников финансирования работы ГПТ может помочь выявить наиболее существенные воздействия, увеличение или уменьшение которого позволит повысить планируемые финансовые результаты, увеличив, таким образом, потенциальные возможности предприятий по обновлению основных фондов.

В зависимости от определения налоговой политики республики необходимо внести изменения в Налоговый кодекс, согласно которым некоторая часть платежей от налогов на автотранспорт и продажи топлива будет направляться на финансирование городского пассажирского транспорта г. Бишкека с учетом его статуса.

Решение проблемы финансирования ГПТ может быть вариантным и устанавливаться в зависимости от отношения государства к качеству обслуживания населения пассажирскими перевозками.

Важность этого подхода отмечают во всем мире, придавая приоритетное значение стратегии развития городского транспорта на долгосрочную перспективу, и, что самое главное, такой подход успешно практикуется в африканских странах. Например, льготный проезд школьников и студентов в

городском пассажирском транспорте компенсируется за счет Министерства образования и Министерства финансов как нерентабельные маршруты и т.п.

Совершенствование финансирования городского пассажирского транспорта включает в себя разработку проектов законов и внесение изменений в действующие законы и нормативно-правовые акты. В этих целях в Кыргызской Республике должны осуществляться следующие меры:

разработка проекта Закона «О городском пассажирском транспорте» или другого закона, регламентирующего финансово-экономические вопросы деятельности городского пассажирского транспорта;

приведение в действие Закона «О транспорте» в части 7, где отмечено, что пассажирские перевозки, непокрываемые регулируемыми тарифами, дотируются из местного и республиканского бюджетов.

Поэтому городская администрация во взаимодействии с правительством должна направлять в реформировании системы городского транспорта создание наиболее благоприятных условий для поездок как в общественных, так и частных транспортных средствах.

ВЫВОДЫ

По результатам проведенного исследования сформулированы теоретические выводы и даны практические рекомендации.

1. Транспорт как отрасль является сложной системой взаимосвязанных разновидностей средств передвижения. Перемещение готовых продуктов из сферы производства в сферу обращения и перемещение людей являются прерогативой транспорта, и состояние данной отрасли оказывает прямое и косвенное влияние на другие секторы экономики.

2. Основополагающая роль городского пассажирского транспорта выражается в экономии времени и затрат энергии пассажиров, физически перемещающихся в пространстве. Значит, результат экономии времени и затрат энергии может позитивно влиять на трудоспособность и здоровье человека, а также нормальное функционирование отраслей экономики города.

3. В процессе исследования была выявлена определенная тенденция снижения качества обслуживания пассажиров в столице республики. Показателями неразвитости системы городского пассажирского транспорта являются нескоординированная маршрутная сеть и устаревший парк подвижного состава, несоответствие состояния подвижного состава частных перевозчиков санитарным и техническим нормам. Результаты исследования также показали, что около 30% населения в новых жилмассивах на окраине г. Бишкека проживает вне нормативных зон транспортной доступности, что ведет к транспортной усталости, вызывающей снижение производительности труда работников всех сфер деятельности. Качество обслуживания пассажиров и регулирование дорожного движения являются неудовлетворительными.

4. Одна из основных причин кроется в финансовом состоянии транспортных предприятий, которые являются убыточными. Выявлено, что

основные финансовые проблемы возникают из-за невыполнения центральным финансовым органом республики функций по дотированию деятельности пассажирских предприятий, рентабельность которых не обеспечивается регулируемым тарифом, и наличия льготных категорий пассажиров при одновременном отсутствии действующего механизма компенсации за их перевозку.

5. Настоящая ситуация в городском пассажирском транспорте требует реформирования этой отрасли не только в целях обеспечения прибыльности его работы, но и создания условий для эффективного функционирования предприятий и, как результат, снижения финансовой нагрузки на бюджет города.

ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Одним из основных направлений развития городского пассажирского транспорта является модернизация инфраструктуры и подвижного состава транспортных предприятий. В целях качественного обеспечения пассажирскими перевозками населения необходима всесторонняя поддержка транспортным предприятиям, учитывая их особую роль в обществе

Необходимо формирование и финансирование программ по обновлению парка подвижного состава и модернизации инфраструктуры городского пассажирского транспорта, включая производственную базу транспортных предприятий.

На основании проведенного анализа различных источников финансирования городского пассажирского транспорта установлено, что наиболее оптимальным является создание фонда финансирования городского пассажирского транспорта за счет прибыли: от розничных продаж топлива; внедрения платных зон в центре города; парковок на местном уровне.

Предлагаемые практические рекомендации позволят изменить ситуацию в данной отрасли и создать необходимые предпосылки для совершенствования услуг городского пассажирского транспорта, повышения его привлекательности в городской мобильности.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

1. Кадыралиев А.Т. Развитие транспортной системы Кыргызской Республики как один из важнейших факторов экономической безопасности [Текст] / А.Т. Кадыралиев // Экономическая безопасность Кыргызской Республики в условиях глобализации: мат. межвузовской научно-практической конференции молодых ученых / Вестник КЭУ. – 2010. - № 1(14). - С.62-65.
2. Кадыралиев А.Т. Проблемы убыточности муниципальных предприятий пассажирских перевозок городского населения [Текст] / А.Т. Кадыралиев, К.А. Атышов // Вестник КЭУ. – 2011. - № 3 (19). – С.35-38.
3. Кадыралиев А.Т. Анализ тенденций развития городского пассажирского транспорта [Текст] / А.Т. Кадыралиев // Вестник КЭУ. – 2011. - № 3 (19). – С.109-112.
4. Kadyraliev A. Public transport system in the capital of Kyrgyzstan: current situation and analysis of its performance [Text] / A. Kadyraliev Seventeenth International Conference On Urban Transport And The Environment: Urban Transport XVII. A. Pratelli & C.A. Brebbia (eds). WITpress. United Kingdom, 2011. pp.239-250.
5. Кадыралиев А.Т. Проблемы обеспечения населения пассажирскими перевозками [Текст] / А.Т. Кадыралиев // Реформа. – 2011. - № 4(52). – С. 71-75.
6. Кадыралиев А.Т. Роль и значение городского пассажирского транспорта [Текст] / А.Т. Кадыралиев // Известия вузов. – 2012. - № 1. – С. 92-95.
7. Кадыралиев А.Т. О необходимости государственного регулирования городского пассажирского транспорта [Текст] / А.Т. Кадыралиев // Известия вузов. – 2012. - № 1. – С. 137-140.
8. Кадыралиев А.Т. Основные направления развития городского пассажирского транспорта в Кыргызской Республике [Текст] / А.Т. Кадыралиев // Вестник КЭУ. – 2012. - № 1 (20). – С.106-109.
9. Кадыралиев А.Т. Вопросы финансирования муниципальных пассажирских транспортных предприятий г. Бишкека [Текст] / А.Т. Кадыралиев // «Реформа». – 2012. - № 1(53). – С. 75-78.
10. Кадыралиев А.Т. Источники финансирования деятельности городского пассажирского транспорта (на примере зарубежных стран) [Текст] / А.Т. Кадыралиев // АльПари. - Алматы, 2012. - № 1-2. – С. 164-167.

РЕЗЮМЕ

Кадыралиев Алмаз Токтобекович

Шаар жүргүнчүлөр транспортунун өнүгүшүнүн экономикалык проблемасы

08.00.05 – экономика жана эл чарбасын башкаруу адистиги боюнча экономика илимдеринин кандидаты окумуштуулук даражасын алуу үчүн жазылган диссертация

Негизги сөздөр: транспорт, автомобиль, транспорттук инфраструктура, шаар жүргүнчүлөр транспорту, менчик жана муниципалдык ташуучулар, каржылоо, субсидиялар, тариф, мамлекеттик жөнгө салуу, транспорттук тейлөө базары.

Изилдөөнүн максаты: Шаар жүргүнчүлөр транспортунун өзгөчөлүгүн изилдөө жана транспорттук ишканалардын экономикалык абалын жакшыртуу үчүн сунуштарын иштеп чыгуу.

Изилдөөнүн объектиси болуп шаар жүргүнчүлөр транспорту эсептелет.

Изилдөөнүн предмети болуп шаар жүргүнчүлөр транспортунун өнүгүүшү жана шаар жүргүнчүлөр транспорттук ишканаларды каржылоо системасы эсептелет.

Изилдөөнүн методдору: экономикалык талдоонун тастыкталышы жана жыйынтыктардын далилдигин камсыз кылуучу жыйындыдагы статистикалык-экономикалык жана салыштырма талдоолор, экономикалык-математикалык жана техникалык-экономикалык талдоо, социалдык изилдөөлөр колдонулду.

Изилдөөдө алынган натыйжалар: Диссертациянын илимий жанылыгы бул иште коомдук шаар жүргүнчүлөр транспортунун ийри шаардагы өзгөчөлүгү, ролу жана мааниси аныкталды. Ошондой эле эл аралык шаар жүргүнчүлөр транспортунун өнүгүшү жана каржылоо багыты каралды, шаар жүргүнчүлөр транспортунун базар шартындагы өнүгүү тенденциясы изилденди, шаар жүргүнчүлөр транспорттук ишканалардын финансылык, экономикалык ишине баа берилди, шаар жүргүнчүлөр транспортунун өнүгүүшүнүн приоритеттери аныкталды, шаар жүргүнчүлөр транспорттук ишканалардын экономикалык ишин жакшыртуу үчүн негизги ыкмалар сунушталды.

Изилдөөнүн даражасы: теоретикалык жана практикалык сунуштар шаар жүргүнчүлөр транспортунун өнүгүү программаларында колдонулушу мүмкүн.

Колдонуу тармагы: диссертациялык изилдөөдө иштелип чыккан сунуштар шаар жүргүнчүлөр транспорттук ишканаларда методикалык жана нормативдүү документтерди шаар жүргүнчүлөр транспортунун тейлөөсүн жакшыртуу үчүн керектүү көлөмдөгү инвестициялык программаны иштеп чыгууда колдонулушу мүмкүн.

РЕЗЮМЕ

Кадыралиев Алмаз Токтобекович

Экономические проблемы развития городского пассажирского транспорта

диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством

Ключевые слова: транспорт, автомобиль, транспортная инфраструктура, городской пассажирский транспорт, частные и муниципальные перевозчики, финансирование, субсидии, тариф, государственное регулирование, рынок транспортных услуг.

Цель диссертационного исследования заключается в выявлении особенностей функционирования городского пассажирского транспорта и выработке рекомендаций по улучшению экономического состояния предприятий городского пассажирского транспорта в условиях ограниченности местного бюджета.

Объектом диссертационного исследования является городской пассажирский транспорт.

Предметом диссертационного исследования определено развитие городского пассажирского транспорта и системы финансирования его деятельности.

Методы исследования: общенаучные методы анализа: статистический, сравнительный, графический, методы технико-экономических, экономико-математических расчетов, социологические исследования, которые в совокупности позволили обеспечить достоверность экономического анализа и обоснованность выводов.

Полученные результаты: В данной работе обобщены теоретические разработки и выявлены особенности функционирования городского пассажирского транспорта в условиях формирования новых экономических отношений, изучен международный опыт развития и финансирования городского пассажирского транспорта, выявлены тенденции развития городского пассажирского транспорта в условиях рыночной экономики, разработаны схемы организации и управления городского пассажирского транспорта, обоснованы приоритетные направления развития городского пассажирского транспорта и внесены предложения по совершенствованию финансирования деятельности муниципальных предприятий городского пассажирского транспорта.

Степень использования: обобщенные теоретические и практические рекомендации могут быть использованы при разработке программы развития городского пассажирского транспорта как составной части программы развития города.

Область применения: выработанные в диссертационном исследовании предложения могут применяться предприятиями городского пассажирского транспорта при разработке методической и нормативной документации, необходимой для обоснования инвестиций в совершенствование услуг городского пассажирского транспорта.

RESUME

Almaz Kadyraliev Toktobekovich

Economic problems of urban public transport development

Research thesis on specialty: 08.00.05 – Economy and Management of National Economy, represented for seeking an academic degree of the Candidate of Economic Sciences

Key words: transport, automobile, transport infrastructure, urban public transport, private and municipal carriers, financing, subsidy, tariff, government regulation, transport market.

Objective of the research: study of urban public transport development and work out recommendations on improving the state of transport enterprises in terms of local budget limits.

Object of the research: urban public transport.

Subject of the research: problems of urban public transport development and financing municipal transport enterprises.

Research methods: economical and statistical analysis, comparative analysis, methods of technical and economical, mathematical and economical settlements, sociological observations.

Research results: as a result of the research can be considered the particularity and significant role of urban public transport in the city, i.e. public transport found out as a vital for the vast majority without access to private transport. Also, international experiences have been studied in the corresponding area and its financial issues as well. The financial and economic characteristics of urban public transport enterprises are included, and urban transport system development tendency has also been considered. Moreover, some measures of improving of financial and economic states of urban public transport enterprises are recommended.

Extent of use: the obtained results of the dissertation can be used in designing of urban public transport development program as a main part of Urban Planning Program at all.

Scope: the offers developed in the dissertation can be used in urban public transport enterprises while investment programs need to be defended in order to improve the public transport service.

Подписано к печати 21.12.2012 г. Формат 60x84 1/16
Бумага офсетная. Гарнитура «Times». Объем 1,5 п.л.
Печать офсетная. Тираж 100 экз.
Отпечатано в типографии ИНОО КЭУ им. М. Рыскулбекова
720033, г. Бишкек, ул. Тоголока Молдо, 58