Якушина Наталия Валерьевна. Финансирование городского пассажирского транспорта в условиях современной экономики : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 : Москва, 2004 202 c. РГБ ОД, 61:04-8/5100

**Содержание к диссертации**

Введение

Глава I. Финансовые проблемы городского пассажирского транспорта 9

1.1 Функционирование финансов городского пассажирского транспорта 9

1.2 Система финансирования городского пассажирского транспорта 28

1.3 Механизм формирования финансовых средств на эксплуатацию и развитие городского транспорта 47

Глава II Анализ финансового состояния городского пассажирского транспорта 66

2.1 Финансово-экономическое положение городского пассажирского транспорта в Российской Федерации 66

2.2 Анализ существующей практики финансирования инвестиций городского пассажирского транспорта в Российской Федерации 86

2.3 Зарубежный опыт финансирования городского пассажирского транспорта 105

Глава III Совершенствование системы финансирования городского пассажирского транспорта 131

3.1 Источники финансирования инвестиций в городской пассажирский транспорт 131

3.2 Методика оценки финансирования инвестиций предприятиями городского пассажирского транспорта 148

Заключение 163

Список литературы 172

Приложения 186

**Введение к работе**

Транспорт является важнейшей составной частью производственной инфраструктуры Российской Федерации. Доля транспорта в валовом внутреннем продукте в 2003 г. составила 8,1 %.

Городской пассажирский транспорт (ГПТ) является одной из социально-значимых отраслей городского хозяйства, а, следовательно, играет большую роль в обеспечении качества жизни городского населения. J la его долю в 2003 г. приходилось 86,2 % от общего объема пассажирских перевозок транспортом общего пользования. Ежедневно услугами городского пассажирского транспорта пользуется около 75 % городского населения. Естественно, что от эффективности функционирования пассажирского транспортного комплекса во многом зависит обеспечение и сохранение социальной, экономической и политической стабильности жизни любого города РФ.

Происходящие изменение в сфере транспортных услуг, выражающиеся главным образом в переориентации рынка на потребителя, потребовали разработки и применения новой системы финансирования городского пассажирского транспорта, которая позволит обеспечить стабильное качественное транспортное сообщение в городах.

На фоне возрастающего уровня использования легкового автотранспорта и возникающей перегруженности транспортных магистралей городов, особенно актуальна проблема приоритетного развития городского пассажирского транспорта, способного обеспечить необходимую скорость передвижения по городу и поддержать приемлемый уровень экологической безопасности.

Результатом проводимых экономических реформ в РФ стало резкое сокращение финансирования предприятий городского пассажирского транспорта. Ежегодно происходит сокращение инвестиций в основной капитал транспортных предприятий. Только в 2003 г. по сравнению с 2002 г. объем

инвестиций в среднем по ГПТ сократился на 15 %, что привело к резкому снижению объемов перевозок.

Изменение системы финансирования в сторону сокращения выделяемых из бюджетов всех уровней финансовых ресурсов привело к резкому ухудшению возрастной и технологической структуры основных производственных фондов, в частности, подвижного состава.

В последние годы особенно остро встал вопрос необходимости  
обновления и расширения основных производственных фондов пассажирских  
транспортных предприятий. Хроническая убыточность городского  
пассажирского транспорта практически исключает возможность

финансирования инвестиций с использованием классических способов (банковского кредита, размещение ценных бумаг и т.д.). Применяемое на практике финансирование инвестиций за счет средств бюджетов не обеспечивает необходимый объем капитальных вложений и носит нерегулярный характер.

Ограниченные возможности бюджетного финансирования требуют разработки нового механизма финансирования инвестиций, позволяющего обеспечить стабильное обновление и расширение основных фондов, заинтересовать предприятия городского пассажирского транспорта в конечных финансовых результатах своей работы, создать условия для приоритетного развития городского пассажирского транспорта и повышения качества пассажирских перевозок.

Специфика сложившегося рынка городских пассажирских перевозок заключается в неравноправии его участников. С одной стороны представлены перевозчики, работающие на основании муниципального заказа по установленным тарифам и осуществляющие перевозку льготных категорий пассажиров, и, с другой стороны, коммерческие перевозчики, не предоставляющие льгот, и работающие с применением более высоких тарифов.

Такое состояние рынка пассажирских перевозок имеет положительный аспект, стимулируя привлечение частного капитала, снижая себестоимость перевозок за счет конкуренции, но одновременно и усложняет деятельность предприятий городского пассажирского транспорта, изначально ставя их в неравные экономические условия.

К тому же основополагающий принцип работы заключается в том, что городской пассажирский транспорт — это социально-ориентированный сектор экономики, задачей которого является обеспечение транспортной подвижности всех слоев населения, вне зависимости от уровня получаемого дохода.

Решение вопроса приоритетного развития городского пассажирского транспорта невозможно осуществить без должного участия федеральных, региональных и муниципальных органов власти в решении проблем финансирования данных предприятий, создания механизма финансирования, адаптированного к условиям рыночной экономики, создания законодательной базы, формирующей правовое поле деятельности транспортных предприятий.

Актуальность обозначенных выше проблем, наличие ряда нерешенных и дискуссионных вопросов в области привлечения финансовых средств на развитие городского пассажирского транспорта в современных экономических условиях, а также необходимость их теоретического исследования и обобщения методологических основ обусловили выбор темы диссертационного исследования, цели и задач исследования.

Цель и задачи исследования. Целью настоящего исследования является разработка научно-обоснованного механизма инвестирования в ГПТ путем совершенствования финансирования инвестиций для обновления основных производственных фондов, выявления основных факторов влияющих на формирование инвестиционного процесса и разработки методики, позволяющей определить объемы предполагаемых инвестиций. В качестве основополагающего условия предполагается участие предприятий,

осуществляющих городские пассажирские перевозки, в финансировании инвестиций с использованием собственных финансовых ресурсов.

Для достижения этой цели были поставлены следующие задачи:

определить специфические особенности функционирования производственно-хозяйственной деятельности предприятий ГПТ, и связанные с ними особенности формирования и использования финансовых ресурсов;

провести анализ существующей системы финансирования ГПТ, работающего на условиях выполнения муниципального заказа, учитывая действующую нормативно-правовую базу;

рассмотреть существующий механизм формирования финансовых ресурсов на эксплуатацию и развитие ГПТ, с учетом региональных особенностей его действия;

дать оценку сложившегося в результате проведения рыночных реформ финансово-экономического положения ГПТ и выявить основные проблемы, влияющие на ухудшение финансового состояния транспортных предприятий;

исследовать зарубежный опыт финансирования предприятий ГПТ, в частности вопросов, касающихся участия различных уровней власти в процессе финансирования инвестиций;

определить возможные источники финансирования инвестиций для предприятий ГПТ;

разработать методику, позволяющую определить объемы финансирования инвестиций с использованием взаимодополняющих источников, в том числе, с использованием собственных финансовых средств транспортных предприятий.

Постановка и решение вопросов, касающихся возможности использования собственных средств предприятий ГПТ для финансирования инвестиций в основные фонды, может быть отнесена к новым подходам в решении данной проблемы.

**Объект и предмет исследования.**Объектом исследования является городской пассажирский транспорт Российской Федерации, в том числе городской пассажирский транспорт г. Москвы. Предметом исследования являются вопросы финансирования инвестиций на предприятиях городского пассажирского транспорта.

**Научная методология и информационная база исследования.**

Теоретической и методологической основой исследования являются научные труды отечественных и зарубежных экономистов в области городского пассажирского транспорта, в том числе таких авторов, как Варелопуло Г.А., Ю.М. Коссой, С.К. Опачанов, В.Н. Парахина, В.А. Персианов, Е.Ф. Тихомиров, Л.С. Федоров, Я. Шефтер, Симпсон Берри Дж., Холл П., О'Салливан А. и др.

В ходе выполнения научного исследования были обобщены материалы научно-практических семинаров и конференций, нормативных документов, публикации периодической печати, отчетная и статистическая информация Госкомстата РФ, Минтранса, Мосгортранса, анализируемых предприятий.

Основными инструментами исследования являются абстрактно-логический метод для изучения и изложения проблем реформирования ГПТ, рассмотрения внешней среды его функционирования, способов и источников финансирования, методы математической статистики при проведении анализа финансово-экономического положения городского пассажирского транспорта, методы экономико-математического моделирования.

**Научная новизна**диссертационной работы заключается в детальном исследовании проблем финансирования предприятий городского пассажирского транспорта в РФ, и конкретно предприятий г. Москвы.

Элементами научной новизны диссертационного исследования являются следующие полученные автором результаты:

- выявлены специфические особенности функционирования финансов на предприятиях городского пассажирского транспорта в условиях современной экономики;

- определены основные направления государственного регулирования  
финансовой деятельности предприятий городского пассажирского транспорта;

- выявлены особенности финансирования предприятий городского  
пассажирского транспорта, выполняющего перевозки пассажиров на основании  
муниципального заказа;

сформулированы принципиальные различия возникновения убыточности предприятий, осуществляющих городские пассажирские перевозки в РФ и за рубежом;

составлена классификация источников финансирования предприятий городского пассажирского транспорта, применяемых в зарубежной практике;

предложен новый подход к формированию источников финансирования инвестиций в основные фонды на предприятиях городского пассажирского транспорта;

определен механизм финансирования инвестиций для предприятий городского пассажирского транспорта, осуществляющих социально-значимые перевозки;

предложена схема приобретения подвижного состава с использованием механизма лизинга, путем создания лизинговой компании со сто процентным государственным капиталом;

разработана методика определения объемов финансирования инвестиций с использованием собственных средств предприятий городского пассажирского транспорта.

**Практическое значение и апробация результатов исследования.**Практическая значимость диссертационной работы в целом состоит в том, что результаты исследований могут быть использованы при разработке мероприятий по обновлению и расширению основных фондов, в частности подвижного состава на предприятиях ГПТ. Применение нового механизма финансирования инвестиций, основанного на использовании методики расчета возможного объема финансирования инвестиций, с использованием

взаимодополняющих источников позволит более точно прогнозировать объемы выполняемой работы, и, следовательно, финансовые результаты деятельности транспортных предприятий

Полученные результаты исследования реализованы в работе ГУП «Мострансавто».

Основные положения диссертационной работы докладывались и обсуждались на научной конференции молодых ученых и студентов «Реформы в России и проблемы управления - 98», на международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы управления -99», проводившихся в Государственном университете управления. Ряд положений диссертации был опубликован в Вестнике Университета (серия «Финансовый менеджмент» 2002г.) и журнале «Экономика и финансы», 2004, №24.

Публикации. Основные положения и выводы диссертации отражены в 7 опубликованных работах общим объемом 1,3 п.л.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Работа содержит 190 страниц, в том числе 170 страниц основного текста и 20 страниц приложений, 14 таблиц, 15 рисунков, 171 наименование в списке литературы.

Работа выполнена на кафедре финансы, денежное обращение и кредит Института финансового менеджмента Государственного университета управления — ГУУ (г. Москва, Рязанский проспект,99)

## Функционирование финансов городского пассажирского транспорта

Транспорт - важнейшая составная часть производственной инфраструктуры России. От того, насколько устойчиво и эффективно функционирует транспортная отрасль экономики, зависит возможность стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики.

Экономические реформы, проводимые в Российской Федерации и имевшие целью создание и развитие рыночных отношений, в течение малого промежутка времени привели к принципиальным изменениям в структуре и характере функционирования элементов транспортного комплекса страны, в системе экономических отношений транспорта и обслуживаемых отраслей.

Преобразования, происходившие в транспортной системе страны, начиная с 90-х годов 20 века, структурная перестройка транспортной отрасли осуществлялись под непосредственным и одновременным воздействием политических, экономических и социальных реформ.

Длительность процесса создания новой экономической системы, постоянная корректировка положений хозяйственного права, незавершенная к настоящему моменту, неблагоприятные стартовые условия на начальном этапе преобразований транспортной системы, выражавшиеся в высоком уровне инфляции, резких изменениях объемов производства различных видов продукции, разрыве внутрироссийских и международных экономических связей делали внешние финансовые условия работы транспорта чрезвычайно нестабильными.

Одновременно происходил процесс внутреннего реформирования самого транспорта как инфраструктурной отрасли экономики. Изменившаяся внешняя финансовая среда функционирования транспорта потребовала выработки новых принципов и механизмов его функционирования, изменения или создания новых структур управления, совершенствования нормативно-правовой базы транспорта, создания нового транспортного законодательства.

Нормальная жизнь современного города невозможна без удобных и надежных транспортных связей. От уровня развития, разветвленности, плотности маршрутной сети городского пассажирского транспорта общего пользования, его количественных и качественных характеристик зависит время, которое городской житель будет ежедневно затрачивать на необходимые поездки. При создании транспортной сети города следует учитывать и тот факт, что продолжительность поездки, а также ее комфортность прямо влияют на производительность и качество труда пассажиров.

Общественный характер транспортной услуги и ее социальная значимость, подтверждающая правомерность и необходимость участия общества в целом в процессе финансирования городского пассажирского транспорта (ГПТ), подтверждаются выводами, сделанными 53-м Конгрессом Международного Союза Общественного транспорта (МСОТ), который состоялся в 2001 г. Было установлено, что результатами работы городского пассажирского транспорта пользуются не только пассажиры, совершающие на нем поездки, но и все жители города независимо от того, пользовались они услугами городского общественного транспорта или нет. Это вывод основывается на том факте, что в результате функционирования городского пассажирского транспорта снижается плотность движения на городских магистралях и уменьшается трудность сообщения на индивидуальном транспорте (количество пассажиров, перевезенных одним автобусом или трамваем, в среднем в 30 раз превышает количество пассажиров в личном автотранспорте). Наконец, снижение вредных выбросов, улучшает экологическую обстановку в городе.

Кроме этого, станы - участницы МСОТ подтвердили необходимость приоритетного развития городского пассажирского транспорта для обеспечения транспортной подвижности населения.

Но при финансовом планировании и прогнозировании развития городского пассажирского транспорта необходимо учитывать специфические особенности предприятий, предоставляющих эти услуги.

Следует отметить двойственный характер места, которое занимает ГПТ в хозяйственно-экономической структуре города: с одной стороны, транспорт является элементом материального производства, с другой - является частью городской инфраструктуры, частью сферы обслуживания.

Все виды транспорта включены в производство материальной продукции и в другие составляющие общественного производства, отличие заключается лишь в том, в какой мере, на каком этапе и в какой форме это происходит. Процесс обмена и потребления, который определяет функциональную основу рыночных отношений, так же, как и производство, невозможно осуществить без участия транспорта. Для транспортного процесса, как и для промышленного производства, характерно наличие трех элементов: самого труда, предметов труда и средств труда.

Транспорт относится к числу отраслей материального производства, но при этом имеет свою, достаточно сложную специфику. В значительной степени эта специфика присуща и ГПТ. Помимо этого городской пассажирский транспорт имеет свои особенности, вызванные специфическим воздействием внешних факторов (к числу которых относится и воздействие города-среды) и особым характером пассажирских перевозок.

## Финансово-экономическое положение городского пассажирского транспорта в Российской Федерации

Городской пассажирский транспорт занимает ведущее положение в транспортном обслуживании населения. Во многом это определяется обширной территорией страны, высоким уровнем урбанизации и сравнительно низкой степенью автомобилизации.

Сегодня около 75 % населения России проживают в городских районах, и около 85 % всех поездок в городах осуществляется общественным транспортом.1 Для сравнения, общественным транспортом в Западной Европе пользуются лишь 20 % городского населения.

Автобусами в России обслуживается 1378 городов и поселков городского типа, более 92 тыс. населенных пунктов в сельской местности. Ежедневно ими перевозится более 63 млн. пассажиров. Городской электротранспорт функционирует в 113 городах РФ, в том числе трамвайный в 70 городах, троллейбусный в 86 городах. Автобусами выполняется около 50 % от общего объема перевозок во внутригородском сообщении России, троллейбусами 13,9 %, трамваями 12,5 %.

В Российской Федерации Москва занимает первое место по уровню развития городского пассажирского транспорта (табл. 1), с мощной разветвленной инфраструктурой, аналогов которой нет ни в одном мегаполисе мира. Транспортный комплекс г. Москвы обслуживает многомиллионный город и обширную пригородную зону. Ежедневно в рабочие дни всеми видами общественного транспорта в Москве перевозится более 20 млн. чел.

Перевозки пассажиров в Москве осуществляют предприятия транспорта общего пользования министерства путей сообщения РФ, муниципальной транспортной компании "Мосавтотранс", муниципальной компании "Мосгортранс" и коммерческими перевозчиками. Основным оператором на рынке транспортного обслуживания населения в г. Москве является ГУП «Мосгортранс» (см. табл. 2).

Решающую роль в городских пассажирских перевозках играют традиционные виды пассажирского транспорта общего пользования -метрополитен, автобус, троллейбус и трамвай, входящие в транспортную систему Москвы. Общая протяженность маршрутных сетей автобусов, троллейбусов и трамваев 6474,4 км.

Городской пассажирский транспорт г. Москвы включает следующие виды пассажирского транспорта общего пользования:

? автомобильный транспорт, обеспечивший перевозку в 2003 г. автобусами 26,5 % от общего числа пассажиров с г. Москве;

? троллейбус, который использовали в качестве передвижения в 2003 г. 8,9 % пассажиров; трамвай, обеспечивший перевозку в 2003 г. 6,0 % пассажиров.

Комплексное управление и взаимоувязанное функционирования наземного транспорта (трамвай, троллейбус, автобус) осуществляет ГУП "Мосгортранс". Непосредственную перевозку осуществляют 18 автобусных парков, 8 троллейбусных парков и 5 трамвайных депо. Кроме того, в состав ГУП "Мосгортранс" входят 5 строительный управлений по ремонту и изготовлению подвижного состава и запасных частей, автотранспортное предприятие строительных машин и механизмов, институт "МосгортрансНИИпроект", а также специализированные подразделения, обеспечивающие функционирование транспортных предприятий.

К моменту перехода страны к рыночным отношениям провозные и производственные мощности ГУП «Мосгортранс» соответствовали сложившемуся уровню спроса на пассажирские перевозки. Предприятие работало в планово-убыточном режиме, тарифы на перевозки и соответственно доходы устанавливались центральными плановыми органами, которые предусматривали выделение средств на финансирование убытков, в том числе и вызванных перевозками «льготников». С момента перехода к рыночным отношениям предприятие стало фактическим монополистом на рынке массовых пассажирских перевозок.

Несмотря на свою уникальность, предприятия городского пассажирского транспорта г. Москвы в своей работе столкнулись с теми же финансовыми проблемами, что и большинство транспортных предприятий ГПТ в Российской Федерации. Для выработки предложений по совершенствованию финансирования предприятий ГПТ в условиях рыночной экономики необходимо проанализировать текущее финансовое положение, сложившееся на данных предприятиях и выявить причины, вызвавшие его ухудшение.

## Источники финансирования инвестиций в городской пассажирский транспорт

Современное развитие автомобильного транспорта привело к проблеме перенасыщения городов автомобилями, что вызывает бесконечные пробки на дорогах, а, следовательно, приводит к проблеме снижения качества и скорости передвижения населения. Российская Федерация, в том числе Москва, столкнулись с этой проблемой относительно недавно.

К началу перестройки население, до этого момента пользовавшееся для целей передвижения в основном городским пассажирским транспортом, получило возможность пересесть на личные автомобили. Это позволяло значительно увеличить скорость передвижения и улучшить качество и комфорт поездки.

Но за последние пять лет число автомобилей на дорогах увеличилось в десятки, а иногда и в сотни раз, что привело к возникновению систематических пробок. Существующая транспортная инфраструктура не справляется с возросшим количеством транспорта, а возможности расширения существующих дорог и нового строительства, ограничены существующей городской инфраструктурой. Выходом из сложившейся ситуации может стать приоритетное развитие городского пассажирского транспорта.

Основное условие, которое необходимо выполнить для достижения поставленной цели - это обеспечить достаточное количество подвижного состава, используемого для пассажирских перевозок. Проведенный в гл. 2 анализ позволил установить, что старение эксплуатационного парка и сокращение количества закупок приводит к тому, что ежегодно количество списанного подвижного состава превышает количество закупаемого.

В связи с этим полагаем, что одной из основных проблем, возникающих в процессе финансирования предприятий ГПТ, является поиск стабильного источника финансирования инвестиций в обновление основных фондов (в частности подвижного состава) с учетом накопленного опыта как в Российской Федерации, так и за рубежом.

Как показал анализ, установлено, что используемые в последние годы источники финансирования инвестиций не могут обеспечить регулярное, и в необходимых объемах пополнение и обновление парка подвижного состава, что явилось основной причиной ухудшения структуры парка транспортных средств и его нехватки для осуществления пассажирских перевозок в плановых объемах.

Следовательно, необходимо разработать механизм финансирования, позволяющий обеспечить стабильное обновление и расширение парка подвижного состава за счет использования нескольких взаимодополняющих источников финансирования.

С учетом приведенной классификации воздействия внешних и внутренних факторов на финансовое состояние предприятия, были выявлены те из них, на которые предприятие ГПТ может воздействовать самостоятельно с целью улучшения своего финансового состояния. В качестве базового из выявленных факторов был выделен фактор «Состояние основных фондов». Как отмечалось, в силу специфики транспортных предприятий их основные фонды имеют подвижную и неподвижную части. При этом основная производственная деятельность предприятия ГПТ осуществляется с помощью подвижной части основных фондов, т.е. подвижного состава.

Дальнейшее изучение вопроса о возможных источниках пополнения парка транспортных средств должно производиться с учетом утвержденной программы развития городского пассажирского транспорта на долгосрочную перспективу и финансовых возможностей конкретного региона.

Перспективное развитие больших транспортных систем таких мегаполисов, как Москва осуществляется на основании разработанных целевых программ.

Для Москвы разработан проект программы развития ГПТ до 2015 г. Дополнительно к этому проекту в соответствии с генеральным планом развития города, научно-проектным отделением транспорта и дорог ВНИиПи Генплана г. Москвы были произведены расчеты тенденций развития пассажирского транспорта города.

При разработке генерального плана была поставлена задача выяснить, возможно ли в Москве, в соответствии с европейскими традициями, осуществлять с помощью индивидуального автотранспорта перевозку от 40 до 80 % пассажиров в городе.

На основании произведенных исследований было выявлено, что при существующих темпах строительства дорог в г. Москве предел перевозок личным автотранспортом составляет не более 20 % от населения города (сейчас эта цифра составляет уже 15-16%), на метрополитен приходиться еще 30 %, а все остальное на наземный общественный транспорт.1 Планируется, что роль метрополитена будет повышаться для перевозки на дальние расстояния, а на относительно небольшие расстояния и для обслуживания направлений с ограниченным пассажиропотоком планируется применять наземный городской пассажирский транспорт.