

Якушина Наталия Валерьевна

**Финансирование городского пассажирского транспорта в условиях
современной экономики.**

Специальность: 08.00.10 - Финансы, денежное обращение и кредит

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва - 2004

Диссертация выполнена на кафедре Финансы, денежное обращение и кредит Государственного университета управления

Научный руководитель	доктор экономических наук, профессор Ковалева Алла Михайловна
Официальные оппоненты	доктор экономических наук, профессор Персианов Владимир Александрович кандидат экономических наук, доцент Базилевич Ольга Игоревна
Ведущая организация	Федеральное государственное унитарное предприятие Научный центр комплексных транспортных проблем Министерства транспорта РФ (НЦКТП Минтранса России)

Защита состоится 15 ноября 2004 г. в /7 часов на заседании диссертационного Совета Д 212.049.05 в Государственном университете управления по адресу: 109542, Москва, Рязанский проспект, 99, зал заседаний ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ГУУ.

Автореферат разослан «12» октября 2004 г.

Ученый секретарь диссертационного Совета,

кандидат экономических наук, доцент

Токун Людмила Валентиновна



2005-4
14485

296189
2

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования определяется необходимостью разработки и внедрения в практику работы предприятий городского пассажирского транспорта системы финансирования, основанную на выполнении единых стандартов транспортного обслуживания населения.

Городской пассажирский транспорт (ГПТ) является одной из социально-значимых отраслей городского хозяйства, однако, результатом проводимых экономических реформ стало резкое сокращение финансирования предприятий городского пассажирского транспорта. Ежегодно происходит сокращение инвестиций в основной капитал транспортных предприятий.

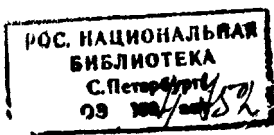
Изменение системы финансирования, в сторону сокращения выделяемых из бюджетов всех уровней финансовых ресурсов, привело к резкому ухудшению возрастной и технологической структуры основных производственных фондов, в частности, подвижного состава.

В последние годы особенно остро встал вопрос 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.

Актуальность обозначенных выше проблем, наличие ряда нерешенных и дискуссионных вопросов в области привлечения финансовых средств 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, что означает финансирование инвестиций для обновления основных производственных фондов; выявление основных факторов влияющих на формирование инвестиционного процесса, и разработка методики, позволяющей определить объемы предполагаемых инвестиций.

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.

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 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 Г.А. Варелопуло, 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 теоретическом обосновании: особенностей функционирования финансов на предприятиях городского пассажирского транспорта, которые характеризуются высоким уровнем государственного регулирования спроса и предложения на услуги ГПТ; критериев классификации направлений проведения государственного регулирования финансовых вопросов деятельности ГПТ и разработке конкретных путей активизации инвестиционного процесса и соответствующей методики финансирования инвестиций в данной области.

Наиболее существенные научные результаты, полученные лично автором:

1) дано теоретическое обоснование особенностей функционирования финансов на предприятиях городского пассажирского транспорта, которые заключаются в своеобразии формирования денежных фондов на данных предприятиях за счет выделения бюджетных средств при одновременном сохранении планово-убыточных тарифов и определены основные направления государственного регулирования финансовой деятельности данных предприятий (тарифообразование, лицензирование, квотирование);

2) выявлены особенности финансирования предприятий городского пассажирского транспорта, которые связаны с выполнением перевозок пассажиров на основании муниципального заказа, проявляющиеся в перевозке льготных категорий пассажиров и обслуживании нерентабельных маршрутов;

3) сформулированы принципиальные различия в определении размера возникающих убытков предприятий, осуществляющих городские пассажирские перевозки в РФ и за рубежом: финансирование всех убытков от работы в РФ и финансирование убытков, возникающих по вине заказчика за рубежом;

4) на основе изучения зарубежного опыта, составлена классификация источников финансирования предприятий городского пассажирского транспорта, по степени участия органов государственной власти в финансировании эксплуатационных и капитальных расходов;

5) предложено осуществлять формирование источников финансирования инвестиций в основные фонды с использованием собственных средств предприятий ГПТ, и определен порядок финансирования инвестиций для данных предприятий, осуществляющих социально-значимые перевозки путем аккумулирования средств из взаимодополняющих источников на специальном инвестиционном счете;

6) предложена схема приобретения подвижного состава с использованием механизма лизинга, путем создания лизинговой компании со 100 процентным государственным капиталом;

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

Теоретическая и практическая значимость результатов исследования.

Теоретическое значение заключается в развитии научных подходов к характеристике особенностей функционирования финансов на предприятиях городского пассажирского транспорта. 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 могут быть использованы в практике преподавания в высших учебных заведениях в курсах «Финансовый менеджмент», «Финансы и кредит», «Финансы организации».

Полученные результаты исследования реализованы в практике работы 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.), журнале «Экономика и Финансы», 2004, №24.

Публикации. Основные положения и выводы диссертации отражены в 6 опубликованных работах общим объемом 1,3 п.л.

Структура диссертации. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

Диссертация имеет следующую структуру:

Введение

Глава I Финансовые проблемы городского пассажирского транспорта

- 1.1 Функционирование финансов транспорта в общей системе финансов РФ
- 1.2 Система финансирования городского пассажирского транспорта.
- 1.3 Механизм формирования финансовых средств на развитие и эксплуатацию городского транспорта.

Глава II Анализ финансового состояния городского пассажирского транспорта

- 2.1 Финансово-экономическое положение городского пассажирского транспорта в Российской Федерации
- 2.2 Анализ существующей практики финансирования инвестиций городского пассажирского транспорта в РФ.
- 2.3 Зарубежный опыт финансирования городского пассажирского транспорта.

Глава III Совершенствование системы финансирования городского пассажирского транспорта

- 3.1. Источники финансирования инвестиций в городской пассажирский транспорт
- 3.2 Методика оценки финансирования инвестиций предприятиями городского пассажирского транспорта с применением лизинга.

Заключение

Список литературы

Приложения

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснована актуальность исследуемой темы, определены объект, цель и основные задачи исследования, а также сформулирована теоретико-методологическая основа диссертации.

В первой главе «Функционирование финансов городского пассажирского транспорта в общей системе финансов РФ» рассмотрены особенности функционирования финансов транспорта, определена специфика основных финансовых проблем, с которыми сталкиваются предприятия городского пассажирского транспорта; рассмотрена сложившаяся система финансирования городского пассажирского транспорта и механизм формирования финансовых средств на его эксплуатацию и развитие.

Определен ряд особенностей функционирования финансов на предприятиях городского пассажирского транспорта.

- для предприятий этого вида транспорта характерен высокий удельный вес основных производственных фондов как необходимое условие для стабильного финансового положения предприятий, доля которых на транспорте выше, чем в других отраслях экономики.

- на финансовые результаты работы городского пассажирского транспорта оказывает влияние неравномерность спроса по направлениям и участкам маршрута, что приводит к необходимости иметь на балансе предприятий подвижной состав, способный обеспечить перевозку пассажиров в час пик. В оставшееся время у предприятия образуются избыточные, не используемые мощности, что в конечном итоге приводит к росту постоянных затрат.

- существующий значительный уровень государственного регулирования спроса и предложения на городском пассажирском транспорте, осуществляемый в форме дотаций, субсидий и регулирования цен приводит к снижению получаемой выручки транспортными предприятиями.

Данные особенности функционирования транспортных предприятий находят свое отражение в существующей системе финансирования городского пассажирского транспорта.

К настоящему моменту действует сложившаяся система финансирования ГПТ, частично скорректированная с учетом требований рыночной экономики. Выявлено наличие двух практически независимых групп предприятий, реализующих перевозку пассажиров во внутригородском сообщении, принципиально отличающихся по условиям финансирования.

Одну группу составляют коммерческие перевозчики, работающие в условиях относительно свободных тарифов, не осуществляющие перевозку льготных категорий пассажиров (за исключением отдельных регионов РФ), получающие по итогам работы прибыль от своей деятельности.

Другую группу составляют муниципальные предприятия городского пассажирского транспорта, работающие в условиях регулируемых тарифов и осуществляющие социально-значимые перевозки. Существующая система финансирования муниципальных перевозчиков отражает принципиальную позицию государства, в соответствии, с которой городской пассажирский транспорт выполняет важную социальную функцию и не работает на основе коммерческого принципа.

В работе рассматривается система финансирования муниципальных перевозчиков. Поскольку данная группа предприятий осуществляет основной объем пассажирских перевозок и работает в условиях государственных ограничений по вопросам финансовой деятельности, проблема финансирования именно этой группы предприятий остается наиболее актуальной.

Особенностью действующей в последние годы системы правового положения городского пассажирского транспорта в Российской Федерации является отсутствие специализированного транспортного законодательства, регламентирующего вопросы эксплуатационной и финансовой деятельности, конкуренции среди перевозчиков, дающего трактовку основным финансовым терминам в области пассажирских перевозок.

Сложившиеся с момента начала реформ в стране неблагоприятные экономические условия: острейший бюджетный дефицит, высокий уровень инфляции, спад промышленного производства, ухудшение условий жизни населения отразились и на финансовом положении транспортных предприятий. Не была сформулирована стройная концепция реформирования системы ГПТ, в связи с чем решение накопившихся финансово-экономических проблем в отрасли было возложено на местные органы власти.

К настоящему времени накоплен определенный региональный опыт по созданию механизма финансирования предприятий городского пассажирского транспорта. Однако этот механизм не отвечает современному уровню развития экономики и является тормозом для дальнейшего его эффективного развития. В связи с этим можно выделить ряд характерных особенностей действующего механизма финансирования.

Отсутствует положение об обязательном наличии договорных отношений между заказчиком перевозок и предприятиями ГПТ. В частности, нет жесткого закрепления ответственности за невыполнение обязательств заказчиком муниципальных перевозок (которым в большинстве случаев является

администрация города или области) перед компанией-перевозчиком, не обозначена ответственность перевозчика за нарушение договорных обязательств. Результатом подобных действий становится невозможность для транспортного предприятия обеспечить стабильность своего финансового положения и перспектив развития.

Следующим отрицательным моментом является существующий механизм финансирования предприятий ГПТ, исключая стимулы для эффективной финансовой деятельности данных предприятий. Во-первых, нет разделения между убытками, полученными по независящим от предприятия причинам, и убытками, полученными в результате неэффективной или неэкономичной работы самого предприятия.

Пассажирыские транспортные предприятия, находящиеся в муниципальной собственности, дотируются из местного бюджета. Такой схеме финансирования присущи существенные недостатки. При определении размеров бюджетного финансирования перевозочной деятельности предприятий ГПТ не определяются направления выделения дотаций. В большинстве городов за счет бюджетного финансирования компенсируются общие убытки предприятий от пассажирских перевозок, связанные с высокой себестоимостью перевозок (в расчете на одного платного пассажира).

Далее, в случае получения транспортным предприятием прибыли от дополнительной коммерческой деятельности, происходит снижение выплат по договорам с заказчиком перевозок, что также не может являться стимулом для стабильной финансовой работы предприятия. Как бы эффективно ни работало транспортное предприятие, результаты его деятельности будут искажаться расходами на выполнение неоплачиваемых перевозок. Кроме того, дотации обычно выделяются на покрытие убытков только от эксплуатационной деятельности городского транспорта, в то время как понятие финансирования предприятий городского пассажирского транспорта включает в себя и финансирование инвестиционных расходов. Отсутствует действующий механизм финансирования инвестиций для предприятий городского пассажирского транспорта, находящихся в государственной собственности.

Проведенный анализ выявил необходимость создания механизма финансирования ГПТ, основанного на гарантированной финансовой поддержке основных параметров работы - необходимого минимального уровня транспортного обслуживания населения и соответствующей оплаты оказанной услуги и выполненной при этом работы на основе регулируемых (фиксированных и

договорных) тарифов и равноправных договорных отношений со всеми коллективными потребителями

Во второй главе «Анализ финансового состояния городского пассажирского транспорта» проанализировано финансово-экономическое положение предприятий ГПТ в Российской Федерации, в том числе г Москвы, осуществляющих социально-значимые перевозки, выявлены основные причины, повлиявшие на ухудшение финансового состояния данной группы предприятий

Финансовое положение предприятий городского пассажирского транспорта характеризуется доходами от перевозки пассажиров, расходами на эксплуатационную деятельность, стоимостью основных фондов и другими показателями. Главными остаются доходы и расходы, образующиеся при перевозке пассажиров. Доходы зависят от тарифов на перевозку и объема перевезенных пассажиров.

До начала 90-х годов возникающие убытки были плановыми и их сумма компенсировалась предприятиям из бюджетных средств в полном объеме. К моменту начала рыночных преобразований экономическая ситуация ухудшилась и средства для предприятий ГПТ стали выделять в суммах, которые были меньше возникших убытков.

Проведенный анализ установил, что у предприятий городского пассажирского транспорта ежегодно образуются убытки после проведения окончательных расчетов с заказчиком перевозок (см. рис. 1). Только в 2003 г. разрыв между убытками ГПТ в городах и выделенными на их покрытие дотациями из местных бюджетов превысил 2,9 млн руб.

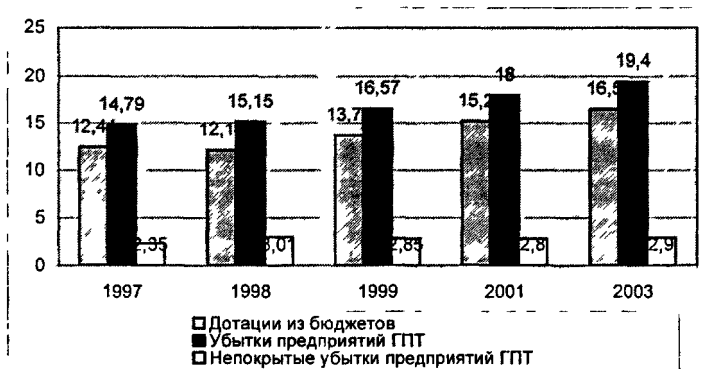


Рис. 1 Убытки предприятий ГПТ в Российской Федерации, млн руб.

II

В результате вовремя не обеспечивается регламентное техническое обслуживание транспортных средств, возрастает задолженность по оплате топлива и электроэнергии, платежей на обязательное государственное страхование, сдерживается рост заработной платы персоналу, и как следствие, не обеспечивается приемлемый уровень рентабельности. Получаемые предприятиями убытки привели к ухудшению качественных показателей работы ГПТ. Начиная с 1990 г. и до настоящего времени снизилось число ежегодно выполняемых рейсов на 20 %, коэффициент использования имеющегося парка подвижного состава составляет немногим более 65 процентов.

Попытки государственных органов, в чьем ведении находился ГПТ, удержать тарифы на минимальном уровне, с целью обеспечения социально-значимых перевозок, привели к дополнительным убыткам предприятий городского пассажирского транспорта (см. табл. 1). Сложилась ситуация, когда тарифы на проезд, несмотря на постоянный рост прямых затрат, влияющих на себестоимость перевозок, пересматривались и пересматриваются органами исполнительной власти субъектов РФ, как правило, не чаще 1 раза в год. При этом в качестве основы для расчетов используется платежеспособность населения и социальная ситуация в регионе на текущий момент.

Таблица 1

Удельный вес убыточных предприятий ГПТ в РФ (в % к общему числу действующих предприятий)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Автобусы	42,5	65,8	70,8	74,6	69,0	62,7	49,7	55,1	58,7
Троллейбусы	80,6	80,4	83,3	92,8	86,9	91,0	83,3	86,4	85,4
Трамваи	68,3	86,6	86,2	95,5	83,6	90,2	90,5	85,3	86,5

Специфика предприятий городского пассажирского транспорта предполагает для обеспечения нормальной работы и стабильного финансового положения наличие подвижного состава в количестве соответствующем объему спроса со стороны потребителей транспортных услуг. Поэтому в качестве одного из важных критериев при оценке перспектив стабильного финансового положения предприятия необходимо рассматривать состояние его основных фондов. Проведенный анализ выявил ухудшение структуры подвижного состава по степени износа (см. табл. 2). За анализируемый период степень износа основных фондов постоянно возрастала и к началу 2004 г. превысила 50 %. Для предприятий городского пассажирского

транспорта наибольшее значение в составе основных производственных фондов имеет подвижной состав

Таблица 2

Степень износа основных фондов предприятий городского пассажирского транспорта (на начало года, в процентах)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Автобус	46,1	49,6	51,3	53,6	54,4	54,5	54,0	50,6	51,7
Трамвай	40,4	47,8	50,5	54,1	57,2	59,1	58,8	57,4	57,9
Троллейбус	39,0	41,2	44,3	49,6	54,1	51,0	48,6	45,9	49,0

Анализ состояния подвижного состава, находящегося на балансе предприятий городского пассажирского транспорта, выявил процесс сокращения и старения парка транспортных средств. Основной причиной сложившейся ситуации является резкое снижение темпов замены и очень незначительное их пополнение. Коэффициент обновления подвижного состава за последние три года не превышал 1,0. Такая ситуация характерна как в целом для РФ, так и конкретно для г. Москвы (см. рис. 2)

Следствием сложившейся ситуации явилось ухудшение транспортного обслуживания городов, проявившееся в увеличении интервалов движения, сверхнормативной наполняемости салонов и т.д.



Рис. 2. Динамика состояния парка подвижного состава в г. Москве

Выделение дотаций из регионального и местного бюджетов сейчас крайне ограничено, а из некоторых местных бюджетов прекращено полностью (напр. г. Красноярск). Недостаточность финансовых ресурсов по поддержанию сложившегося уровня транспортного обслуживания силами государственных и

муниципальных предприятий привела в последние годы к интенсивному развитию негосударственного сектора ГПТ.

Анализ опыта финансирования ГПТ в отдельных регионах РФ позволил выявить несколько вариантов решения данного вопроса. Ряд регионов сохранил городской пассажирский транспорт в муниципальной собственности, дополнительно позволив работать на маршрутах частным перевозчикам. В других регионах ГПТ был приватизирован, и обслуживание городов практически полностью осуществляется муниципальными перевозчиками. В г. Москве пошли по пути сохранения городского пассажирского транспорта в муниципальной собственности, придав транспортным предприятиям статус государственных унитарных предприятий, работающих на основании ежегодно заключаемого муниципального заказа на пассажирские перевозки. Частный автотранспорт в г. Москве используется в качестве дополнения к муниципальному.

Города РФ, сохранившие систему социально-значимых перевозок, вынуждены финансировать возникающие убытки транспортных предприятий и решать проблему обновления и расширения парка подвижного состава. Приобретение подвижного состава осуществляется главным образом, за счет средств, выделяемых из бюджетов субъектов Федерации и местных бюджетов. Приобретение подвижного состава в г. Москве осуществляется за счет бюджетных средств и привлекаемых инвестиций (в том числе иностранных). При проведении анализа было выявлено, что инвестиции из федерального бюджета сокращаются, но при этом не происходит роста инвестиций из других источников. Ограничение расходов на инвестиционную деятельность только возможностями местных бюджетов явилось самой сложной финансовой проблемой в области финансирования ГПТ.

Одним из способов приобретения подвижного состава являются инвестиции в форме кредита. По линии МБРР был предоставлен кредит на реализацию проекта «Городской пассажирский транспорт», в первой очереди которого участвовало 14 городов РФ. Целевой кредит был предназначен для закупки и ремонта подвижного состава. Расчеты, выполненные при составлении заявки на кредиты МБРР, показали, что даже относительно благоприятные условия предоставления займа являются самым дорогим способом решения проблемы финансирования ГПТ.

По расчетам Минтранса начиная с 1997 г. за счет кредитов можно было приобретать 3 тыс. единиц подвижного состава ежегодно. На практике, руководители регионов столкнулись с проблемой возврата полученных кредитов из-

за высокой процентной ставки коммерческих банков и хронического дефицита местных бюджетов. В результате указанный способ закупки транспортных средств не нашел должного распространения в регионах. Положительные изменения произошли только в 2003 г., когда по решению Правительства, на основании заявок поданных из регионов федеральный бюджет оплачивает проценты по коммерческим кредитам, полученным на закупку подвижного состава.

Используемые механизмы финансирования инвестиций не предполагают связи между финансовыми результатами работы транспортных предприятий и объемами инвестирования. Приобретение подвижного состава по любой из действующих схем осуществляется за счет бюджетных средств, после чего транспортные средства передаются на баланс транспортного предприятия. Объемы поставок подвижного состава не зависят от полученных предприятием финансовых результатов. Эта практика финансирования городского пассажирского транспорта крайне отрицательна как для самих транспортных предприятий, так и для местных бюджетов. Транспортные предприятия обеспечиваются основными производственными фондами фактически на безвозмездной основе и объемы бюджетного финансирования в дальнейшем не зависят от эффективности эксплуатации полученного подвижного состава.

В итоге в условиях резкого ослабления инвестиций, особенно на приобретение подвижного состава, практически невозможно оптимизировать структуру парка в соответствии с характеристиками пассажиропотоков и особенностями существующих маршрутов. Резко сократилось количество эксплуатируемого подвижного состава повышенной вместимости, увеличилось количество подвижного состава малой вместимости на маршрутах с высоким пассажиропотоком.

Динамика структуры инвестиций отражает качественное изменение принципов финансирования транспортного комплекса. При росте общего объема инвестиций должна возрасти доля собственных средств предприятий, а также таких источников, как кредиты коммерческих банков, средства от вторичной эмиссии ценных бумаг, внебюджетные фонды, привлеченные средства и одновременно снижаться доля инвестиций из федерального бюджета, которые приобретают иницирующий характер. Анализ сложившейся структуры инвестиций свидетельствует об очень высоком удельном весе инвестиций за счет бюджетных средств (см. табл. 3), при незначительном удельном весе инвестиций из других источников.

Структура инвестиции в основной капитал в 2003 г.

	Поступило инвестиции всего, млн. руб.	из них, в %		
		Бюджетные ассигнования	Кредиты, займы	Прочие поступления
Автобус	7305	76,0	8,1	15,9
Трамвай	664	78,3	8,6	13,1
Троллейбус	1096	95,7	4,0	0,3

В связи с этим возникла необходимость в разработке новых схем приобретения подвижного состава для предприятий ГПТ, которые будут выгодны как для производителя, так и для потребителя. По мнению автора, это могут быть заемные средства различных направлений, но процентная ставка за пользование этими кредитами должна быть или льготной, или иметь установленный верхний предел, контролируемый государством. Данные положения возможно реализовать с помощью разработки новой лизинговой схемы, которая должна быть ориентирована в большей степени на интересы потребителя. Указанные схемы должны разрабатываться с учетом реальных потребностей транспортных предприятий, что позволит с одной стороны предприятиям выбирать наиболее подходящую для них продукцию, с другой стороны стимулировать здоровую конкуренцию среди производителей.

Анализ зарубежного опыта финансирования ГПТ позволил сформулировать ряд отличий в причинах убыточности транспортных предприятий в РФ и за рубежом.

В процессе анализа выявлено несколько основных принципиальных подходов к финансированию ГПТ по странам. Условно можно выделить американский подход, основывающийся на опережающем финансировании ГПТ по сравнению с текущими потребностями транспортных предприятий. При таком подходе наблюдается резкий рост использования общественного транспорта пассажирами, что влечет за собой решение ряда проблем, в том числе разгрузки магистралей и улучшение экологической ситуации в городах. Вторым можно выделить европейский подход. В этом случае проводится полная приватизация ГПТ, рынок обслуживают ряд независимых перевозчиков, работающих на основании договора с оператором. Перевозчики имеют право самостоятельного установления тарифов, расписания, выбора транспортных средств, и решения еще целого ряда вопросов. Результатами

такого подхода явились значительный рост тарифов и сниженные темпы роста пассажиропотоков, а в некоторых случаях и полное их прекращение.

В последние годы в зарубежных странах произошло изменение принципиальной позиции государства в отношении городского пассажирского транспорта. Интенсивное развитие личного автотранспорта, и связанные с этим проблемы, повлияли на формирование позиции государства, которое выражается в приоритетном развитии городского пассажирского транспорта.

В большинстве же зарубежных стран и во многих городах РФ финансирование указанных затрат на развитие городского пассажирского транспорта осуществляется не только из средств местных бюджетов, но и из бюджетов вышестоящих уровней (см. табл. 4). Финансируется два направления деятельности транспортных предприятий: эксплуатационная деятельность и финансирование капитальных вложений.

Таблица 4

Участие различных органов власти в финансировании ГПТ

	США	Канада	Германия	Швейцария	Франция	Швеция	Бельгия	Италия	Австрия	Великобритания
Федеральный										
- на текущие расходы	-	-	-	+	-	+	+	+	-	-
- на капитальные расходы	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
		искл.								
Региональный										
- на текущие расходы	+	+	+	+	+	+	-	+	+	-
- на капитальные расходы	+	+	+	+	+	+	-	+	+	+
Местный										
- на текущие расходы	+	+	+	+	+	+	-	+	+	-
- на капитальные расходы	+	+	+	+	+	+	-	+	+	+

В большинстве стран финансирование эксплуатационных расходов осуществляется на местном (реже на региональном) уровне. В отличие от практики финансирования, применяемой в РФ, дотируется не предприятие целиком, а отдельные маршруты.

Финансирование капитальных вложений осуществляется из бюджетов всех уровней. Для некоторых стран, в которых в последние годы наблюдается особенно активное развитие ГПТ (например, США) основная доля финансирования капитальных вложений приходится на федеральный бюджет. Городской пассажирский транспорт ни в одной из анализируемых стран не работает на основе коммерческого принципа и не является самокупаемым, поэтому возникающие убытки финансируются из бюджетов различных уровней.

В третьей главе «Совершенствование системы финансирования городского пассажирского транспорта» определяются наиболее перспективные источники финансирования инвестиций, позволяющие обеспечить обновление и при необходимости расширение парка подвижного состава транспортных предприятий с использованием собственных средств транспортных предприятий.

Рассмотрены возможные источники финансирования инвестиций в основные производственные фонды ГПТ. Основным критерием при этом предусматривается обязательное участие собственного капитала транспортного предприятия. В качестве наиболее перспективных источников средств, позволяющих в дальнейшем стимулировать транспортное предприятие, были выделены: банковский кредит, выпуск ценных бумаг, применение механизма лизинга.

Данные анализа свидетельствуют о том, что применение банковского кредита и выпуск ценных бумаг трудно реализовать на практике, учитывая существующее финансовое положение предприятий городского пассажирского транспорта.

Пока не нашел должного применения в городских пассажирских перевозках лизинг. В настоящее время на рынке существуют отдельные лизинговые компании, которые предлагают передачу в лизинг подвижной состав, в том числе применяемый и для городских пассажирских перевозок.

Приобретение подвижного состава автор предлагает осуществлять с использованием механизма лизинга (см. рис. 3). Для этого предусматривается создать лизинговую компанию со сто процентным государственным капиталом. Закупка и поставка подвижного состава будет осуществляться через эту компанию на основании заключенных договоров между транспортным предприятием и органом власти местного или регионального уровня. В качестве лизингополучателя будут выступать не администрация города, а конкретное транспортное предприятие.

Средства, которые должны поступать из городского бюджета на оплату инвестиционной составляющей, предлагается аккумулироваться на отдельном счете. Средствами с данного счета предприятие сможет воспользоваться в случае

приобретения подвижного состава. Транспортное предприятие будет направлять на закупку подвижного состава сумму начисленной амортизации плюс часть средств полученных в качестве компенсации из бюджетов соответствующих уровней. Подобный механизм позволяет исключить с одной стороны нецелевое расходование средств транспортными предприятиями, с другой стороны обеспечит прозрачность финансовых ресурсов, выделяемых из бюджета города. Одновременно произойдет снижение финансовой нагрузки на местные и региональные бюджеты и повысится заинтересованность транспортных предприятий в эффективной работе.

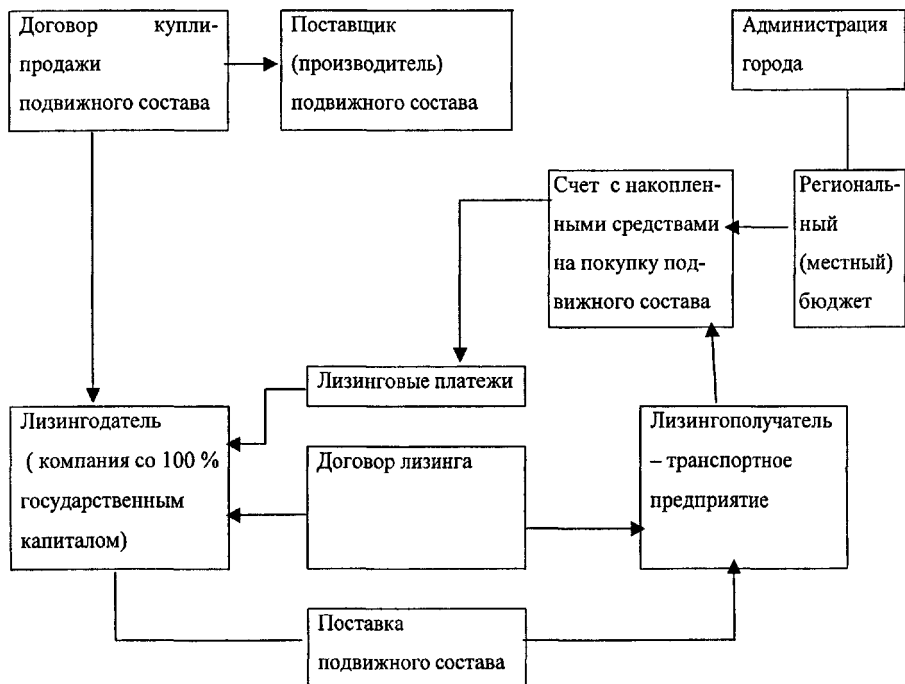


Рис. 3 Схема финансового лизинга на городском пассажирском транспорте

Дополнительной гарантией эффективной работы транспортного предприятия будет служить качество приобретаемого в лизинг подвижного состава. При составлении заявки от предприятия ГПТ на закупку подвижного состава рекомендуется применяться ряд ограничений:

- ограничение по возрасту и соответствию нормативам экологической безопасности.

- ограничения по вместимости и эксплуатационным характеристикам, на предмет соответствия пассажиропотоку и совместимости с транспортной

предприятия имеется свое ремонтное подразделение. Их существование экономически оправдано для проведения текущего ремонта и профилактических осмотров транспортных средств. Проведение же капитального ремонта, требующего специализированного дорогостоящего оборудования и обученного персонала, для отдельно взятого транспортного предприятия - это очень высокая, а главное неоправданная финансовая нагрузка.

В такой ситуации целесообразно, по мнению автора, создать единое ремонтное предприятие, с возможностью подчинения его «Мосгортрансу», производящее плановый и внеплановый ремонт подвижного состава. Аккумулирование средств в рамках одного предприятия позволит проводить более качественный ремонт подвижного состава, что в свою очередь позволит увеличить коэффициент выпуска его на линию и увеличить эффективность использования транспортных средств. В проекте Программы развития ГПТ г. Москвы до 2015 г. в качестве контрольных называются цифры повышения эффективности использования подвижного состава на 15-20 %.

Сразу следует оговориться, что все хозяйствующие субъекты, представленные в данной лизинговой схеме, принадлежат к государственной форме собственности и ориентированы на социальное обслуживание населения, следовательно, получение дополнительной прибыли возможно путем снижения затрат.

Основная проблема, возникающая при попытке приобретения подвижного состава в лизинг предприятиями, осуществляющими, в том числе и социально-значимые перевозки, это невозможность спрогнозировать объемы лизинговых платежей и дать гарантию их оплаты в будущем.

Для решения проблемы финансирования инвестиций предлагается модель, позволяющая оценить потенциальное финансовое состояние предприятий городского пассажирского транспорта региона, спрогнозировать возможные варианты изменения инвестиционных возможностей транспортных предприятий под воздействием внешних факторов и соотнести их с потребностями предприятия в подвижном составе.

Предложенная методика позволяет определить возможные объемы финансирования с использованием собственных средств предприятия.

Потребность в подвижном составе определяется исходя из предполагаемых пассажиропотоков, имеющегося у предприятия подвижного состава с учетом степени его износа и нормативных потребностей в этом подвижном составе.

В качестве основы расчетов плановой выручки закладывается предполагаемый рост пассажиропотока с учетом распределения по направлениям перевозок. Используемый до настоящего времени способ расчета объема транспортной работы на основании пассажира (место)-км дает очень условное представление о реальном объеме и колебаниях спроса по времени суток, сезонам и направлениям маршрутов, что может вызвать искажение результатов расчетов. Последнее сплошное обследование пассажиропотоков было проведено «Мосгортрансом» в 1987 г., после этого объективного учета объемов перевозок не производилось. С 1997 г. ГУП «Мосгортранс» ежегодно проводит выборочные натуральные обследования. Как правило, результаты обследования пассажиропотоков существенно отличаются от официальной отчетности, из-за неучтенных пассажиров - безбилетников и «лже-льготников», использующих поддельные документы (см рис. 5) Решение вопроса определения возникающих убытков от перевозки льготных пассажиров остается актуальным. По решению Правительства г. Москвы сохраняется действие натуральных льгот на городском пассажирском транспорте

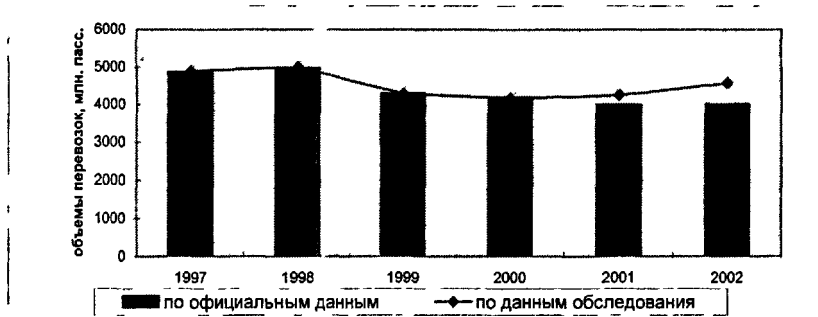


Рис. 5 Сопоставление динамики объемов перевозки пассажиров

Выполнение перевозок на основании регионального или муниципального заказа предполагает обеспечение финансирования расходов транспортных предприятий и ряда других целевых затрат на основе применения расчетных тарифов. В основу расчета закладывается принцип финансирования перевозчиков-исполнителей транспортных услуг на основе объема и качества выполняемой ими транспортной работы. За базу расчета принимается усредненная цена 1 км пассажирских перевозок. Окончательный расчет объемов финансирования транспортного предприятия осуществляется с учетом принятых поправочных коэффициентов в зависимости от видов транспортных средств (по вместимости),

которыми осуществляются перевозки пассажиров. Предлагается изменить механизм расчета компенсаций со стороны городского бюджета за обслуживание льготных категорий пассажиров и нерентабельных маршрутов.

Предусмотрен механизм, исключающий возможность перекрестного субсидирования на предприятиях ГПТ и одновременно позволяющий обеспечить регулярные перевозки пассажиров на нерентабельных маршрутах. За основу расчета принимается соотношение между себестоимостью перевозок, определенной на основании действующего расчетного тарифа и возможным объемом выручки на конкретном маршруте за фиксированный период времени. В случае, если по расчетам маршрут получается убыточным, то рассчитывается выплата из бюджета с учетом установленного уровня рентабельности. Маршруты, которые по результатам расчетов оказались прибыльные, дотированию из бюджета не подлежат.

Это позволяет транспортному предприятию разделить доходы (убытки) от перевозки пассажиров от доходов по другим видам деятельности. В дальнейшем при заключении договора между заказчиком и транспортным предприятием будет оговариваться сумма выплат по каждому конкретному маршруту, с учетом нормативного уровня рентабельности. При новом порядке расчета транспортное предприятие с одной стороны, получит возможность не финансировать возникающие убытки от перевозок за счет доходов от коммерческой деятельности, а с другой стороны, будет вынуждено более эффективно организовывать работу по сбору оплаты за проезд.

Практика показывает, что по г. Москве суммы выплат из городского бюджета не покрывают убытки по перевозке льготных пассажиров, однако при этом бюджет Москвы полностью оплачивает закупку подвижного состава для предприятий ГПТ.

Практически единственным способом, который может стимулировать предприятие предпринять существенные шаги в направлении увеличения выручки, это проводить выплаты из городского бюджета, компенсирующие убытки ГПТ не по полной сумме убытков, а исключительно по сумме убытков от перевозки льготников и обслуживания нерентабельных маршрутов.

Расчеты показали, что при повышении уровня собираемости оплаты за проезд и применении новых договорных условий транспортные предприятия имеют финансовые ресурсы для закупки подвижного состава. Недостающее количество подвижного состава может быть закуплено за счет бюджетных средств. Подобная ситуация позволит снизить нагрузку на местный бюджет и одновременно заинтересовать транспортное предприятие в получении прибыли.

В заключении сформулированы основные выводы и рекомендации, сделанные автором в результате проведенного исследования.

Основные положения диссертационной работы отражены в следующих публикациях соискателя:

1. Якушина Н.В. Совершенствование государственного регулирования транспорта общего пользования в условиях рыночной экономики // Материалы Всероссийской научной конференции молодых ученых и студентов «Реформы в России и проблемы управления -1997» - М.: Государственный Университет Управления, 1997г. - 0,12 п.л.

2. Якушина Н.В. Проблемы финансирования городского пассажирского транспорта // Материалы Всероссийской научной конференции молодых ученых и студентов «Реформы в России и проблемы управления -1997» Выпуск 4- М.: Государственный Университет Управления, 1997г. - 0,12 п.л.

3. Якушина Н.В. Проблемы определения величины дотаций для городского пассажирского транспорта // Материалы Всероссийской научной конференции молодых ученых и студентов «Реформы в России и проблемы управления -1998» Выпуск 5- М.: Государственный Университет Управления, 1998 г. - 0,12 п.л.

4. Якушина Н.В. Финансирование городского пассажирского транспорта за рубежом// Материалы международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы управления -1998» - М.: Государственный Университет Управления, 1998 г. - 0,12 п.л.

5. Якушина Н.В. Структура источников финансирования городского пассажирского транспорта // Материалы Всероссийской научной конференции молодых ученых и студентов «Реформы в России и проблемы управления -1999» - М.: Государственный Университет Управления, 1999 г. - 0,12 п.л.

6. Якушина Н.В. Практика финансирования городского пассажирского транспорта // Вестник Университета, серия «Финансовый менеджмент» № 3 (6), 2002 г. - М.: Государственный Университет Управления, 2002 г. - 0,5 п.л.

7. Якушина Н.В. Практика финансирования инвестиций на городском пассажирском транспорте в РФ // Экономика и финансы, 2004, №24 - 0,2 п.л.

Подп. в печ. 08.10.2004. Формат 60x90/16. Объем 1,5 печ.л.

Бумага офисная. Печать цифровая.

Тираж 50 экз. Заказ № 1191.

ГОУВПО Государственный университет управления
Издательский центр ГОУВПО ГУУ
109542, Москва, Рязанский проспект, 99, Учебный корпус, ауд. 106
Тел./факс: (095) 371-95-10, e-mail: ic@guu.ru
www.guu.ru

№ 18784

РНБ Русский фонд

2005 - 4

17485