



ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКИ

ISSN 1818-3395;

Электронная версия (онлайновая) 1818-3409

Евразийский международный научно-аналитический журнал

№ 2 (62) 2017

ОБЗОР ПО МАТЕРИАЛАМ ПАРЛАМЕНТСКИХ СЛУШАНИЙ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ НА ТЕМУ «ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ»

ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПЕРСПЕКТИВА: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ
ПРОБЛЕМЫ МОДЕРНИЗАЦИИ И ПЕРЕХОДА К ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКЕ
ФИЛОСОФИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЦЕННОСТЕЙ. ПРОБЛЕМЫ САМООПРЕДЕЛЕНИЯ
ЕВРАЗИЙСКОЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЭКОНОМИИ

ВОПРОСЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТЕОРИИ. МАКРОЭКОНОМИКА

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЛОБАЛИЗАЦИЯ И ПРОБЛЕМЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ
И МЕЖДУНАРОДНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ И УЧЕТ НА ПРЕДПРИЯТИИ

ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

ПРОБЛЕМЫ МАРКЕТИНГА. ЛОГИСТИКА

ФИНАНСОВО-КРЕДИТНАЯ СИСТЕМА. БЮДЖЕТНОЕ, ВАЛЮТНОЕ И КРЕДИТНОЕ
РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭКОНОМИКИ, ИНВЕСТИЦИОННЫЕ РЕСУРСЫ

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНОВ И ОТРАСЛЕВЫХ КОМПЛЕКСОВ

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВ ЕВРАЗИИ
И ДРУГИХ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ В СФЕРЕ УСЛУГ

ПРОБЛЕМЫ НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ

В ПОМОЩЬ ПРЕПОДАВАТЕЛЮ

АГРОЭКОНОМИКА

ИЗ ИСТОРИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МЫСЛИ И НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

ТЕКУЩАЯ БИБЛИОГРАФИЯ

ОБЗОРЫ КОНФЕРЕНЦИЙ

НАУЧНЫЕ СООБЩЕНИЯ



Якунин Н.Н., Шмарин А.А., Шмарин А.П. МОДЕЛИРОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МОТИВАЦИИ КАЧЕСТВЕННЫХ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО ГОРОДСКИМ РЕГУЛЯРНЫМ МАРШРУТАМ (РОССИЯ, МОСКВА, ОРЕНБУРГ).....	198
Макаров В.В., Протасов С.Н., Стародубов Д.О. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОВОКУПНОСТИ МЕТОДОВ КОНТРОЛЯ ДЛЯ ОБЪЕКТИВНОЙ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА УСЛУГ МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	202
Карпова Г.А., Малинин А.М., Андреева Д.А., Валеова Е.О., Ткачев В.А. АНАЛИЗ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ПРЕДПОЧТЕНИЙ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ И ЕГО РОЛЬ В ПОВЫШЕНИИ КАЧЕСТВА ТУРИСТСКО-ЭКСПЕРСИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	204
Бедяева Т.В., Барлова А.И. ИННОВАЦИИ В УПРАВЛЕНИИ ГОСТИНИЧНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	207
Воронцова Г.Г., Гаврилова Н.А. КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТЬ В ЛОКАЛИЗАЦИИ ВЕБ-САЙТА КАК УСЛОВИЕ УСПЕШНОГО ПРОДВИЖЕНИЯ ГОСТИНИЧНОГО ПРОДУКТА (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	209
Скобельцына А.С. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ГОСТИНИЧНОГО ДЕЛА В ИНДИИ (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	212
Бедяева Т.В., Макарова М.Д. РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА В РЕГИОНЕ БАЙКАЛ (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	214

ПРОБЛЕМЫ НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ

14

Лыбанова М.В., Благих И.А., Пашкус В.Ю. АНАЛИЗ ОЖИДАНИЙ И НАПРАВЛЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ С БИЗНЕС-СООБЩЕСТВОМ В СТРАТЕГИЧЕСКОМ ПАРТНЕРСТВЕ (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	217
Калина Н.М. ФЕНОМЕН ТРУДОВОЙ ЗАНЯТОСТИ СТУДЕНТОВ В РОССИИ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ (РОССИЯ, КАЗАНЬ).....	222

В ПОМОЩЬ ПРЕПОДАВАТЕЛЮ

15

Сорокин А.В. ОБЩАЯ ЭКОНОМИКА ИЛИ МОДЕЛЬ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ: КАК ПРЕДСКАЗАТЬ КРИЗИС. ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННОГО КАПИТАЛА. ФАКТОРНЫЕ ДОХОДЫ. «НЕСОСТОЯТЕЛЬНОСТИ» РЫНКА. КОНСПЕКТ ДЕСЯТОЙ ЛЕКЦИИ КУРСА «ОБЩАЯ ЭКОНОМИКА» (РОССИЯ, МОСКВА).....	225
--	-----

АГРОЭКОНОМИКА

16

Осовин М.Н. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ АПК: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ВОЗМОЖНЫЕ ТОЧКИ РОСТА (РОССИЯ, САРАТОВ).....	232
Бражник М.В. РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ И СТРУКТУРЫ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ АГРОПРОМЫШЛЕННЫМ КОМПЛЕКСОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СЕНТЯБРЕ-ОКТАБРЕ 1998 ГОДА (РОССИЯ, ЕКАТЕРИНБУРГ).....	237

ИЗ ИСТОРИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МЫСЛИ И НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

17

Газизуллин Ф.Г. К ВОПРОСУ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МЫСЛИ ТАТАРСКОГО НАРОДА (РОССИЯ, КАЗАНЬ).....	243
Благих И.А., Малюшин И.И., Гаркавенко И.С. ВЛИЯНИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СОЮЗОВ И ОБЪЕДИНЕНИЙ НА ИНСТРУМЕНТАРИЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВА В ПОРЕФОРМЕННОЙ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	246
Пыхалов И.В. РАЗВИТИЕ ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	251
Гаркавенко И.С. ФИНАНСОВО-КРЕДИТНОЕ, НАЛОГОВОЕ И ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ПОРЕФОРМЕННОЙ РОССИИ (1861–1914) (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	255
Чаплина А.Н., Герасимова Е.А., Шатрова А.П. ПРИОРИТЕТЫ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ В КОНТЕКСТЕ ИСТОРИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МЕНЕДЖМЕНТА (РОССИЯ, КРАСНОЯРСК).....	260
Клестов А.А. КРИТИЧЕСКИЙ ТРУД О ВРЕМЕНИ И ПРОИСХОЖДЕНИИ ЛАТИНСКИХ ПЕРЕВОДОВ АРИСТОТЕЛЯ, ГРЕЧЕСКИХ И АРАБСКИХ КОММЕНТАРИЕВ, ИСПОЛЬЗОВАННЫХ УЧЕНЫМИ-СХОЛАСТАМИ, ВЫПОЛНЕННЫЙ АМАБЛЕМ ЖУРДЕНОМ В 1814–1819 гг. В ПАРИЖЕ (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	264

ТЕКУЩАЯ БИБЛИОГРАФИЯ

18

Урусова Э.А., Шумилова Т.Э. РЕСПУБЛИКА КРЫМ: ВОПРОСЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	273
Науменко Т.В. РЕЦЕНЗИЯ НА КНИГУ МЫСЛЯЕВОЙ И.Н. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ И НЕРАВЕНСТВО В ГЛОБАЛЬНОЙ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ: МОНОГРАФИЯ. — М.: ИНФРА-М, 2017 г. (РОССИЯ, МОСКВА).....	284

ОБЗОРЫ КОНФЕРЕНЦИЙ

19

Благих И.А., Газизуллин Н.Ф., Яковлева Н.Г., Титов В.О. ИНДУСТРИАЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО В XXI ВЕКЕ: ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ «МЕЙНСТРИМА» РОССИЙСКИМИ ЭКОНОМИСТАМИ (III САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС — СПЭК 2017) (РОССИЯ, МОСКВА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	286
Кузнецов Ю.В., Маленков Ю.А., Жигалов В.М. XX НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА: УПРАВЛЕНИЕ ВНУТРЕННИМИ РЕЗЕРВАМИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РФ» (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	288
Объявление О МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ВНЕШНИЕ СВЯЗИ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. ОПЫТ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН» 2–3 НОЯБРЯ 2017 ГОДА, г. КАЗАНЬ.....	291

НАУЧНЫЕ СООБЩЕНИЯ

21

Юань Чжэн. О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ РАЗВИТИЯ ЛЕГКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ (РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ).....	293
Ашурова Г.А. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОЦЕНКИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ (АЗЕРБАЙДЖАН, БАКУ).....	295
Безруких В.А., Костренко О.В. ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО КЛАСТЕРА НА ТЕРРИТОРИИ МАНСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ (РОССИЯ, КРАСНОЯРСК).....	297

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА, АННОТАЦИИ МАТЕРИАЛОВ И СТАТЕЙ НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ	300
---	-----

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ, РЕДКОЛЛЕГИЯ И ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ЖУРНАЛА	312
--	-----

ПРАВИЛА НАПРАВЛЕНИЯ, РЕЦЕНЗИРОВАНИЯ И ОПУБЛИКОВАНИЯ НАУЧНЫХ СТАТЕЙ В ЖУРНАЛЕ	315
---	-----

7. Федеральный закон от 30.12.2008 № 307-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Об аудиторской деятельности». — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_83311/ (дата обращения 25.04.2017).
8. Федеральный закон от 06.12.2011 № 402-ФЗ (ред. от 23.05.2016) «О бухгалтерском учете». — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122855/ (дата обращения 17.04.2017).
9. Фельдман И. Особенности бухгалтерского учета в жилищно-строительных кооперативах и товариществах собственников жилья // Финансовая газета. Региональный выпуск. — 2002. — № 7.
10. Черемушкин С.В. Анализ финансовой результативности некоммерческой организации // Некоммерческие организации в России. — 2010. — №3. [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.nkor.ru/articles/2010/3/5099.html> (дата обращения 20.04.2017).
11. Чугунова О.В. Особенности организации бухгалтерского учета в Товариществах собственников жилья // Учет в некоммерческих организациях. — 2013. — №11 -(323). — С. 6–12.
12. Ящук М.А. Рекомендации по оценке доходов и расходов товариществ собственников жилья // Научный альманах. — 2015. — №7(9). [Электронный ресурс]: — URL: <http://ucom.ru/doc/na.2015.07.pdf> (режим доступа 28.04.2017).
13. Ящук М.А. Порядок отражения основных показателей финансово-хозяйственной деятельности некоммерческих организаций сферы жилищных услуг в отчетности // Современное состояние и перспективы развития бухгалтерского учета, экономического анализа и аудита: материалы Междунар. науч.-практ. конф., Иркутск, 23 апр. 2016 г. / Под науч. ред. Е.М. Сорокиной. — Иркутск: Изд-во БГУ, 2016. — 388 с.

МОДЕЛИРОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МОТИВАЦИИ КАЧЕСТВЕННЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО ГОРОДСКИМ РЕГУЛЯРНЫМ МАРШРУТАМ

Н.Н. Якунин,

*зав. кафедрой автомобильного транспорта Оренбургского государственного университета,
доктор технических наук, профессор
yakunin-n@yandex.ru*

А.А. Шмарин,

*председатель Автотранспортного союза Оренбуржья (г. Оренбург)
shmarin_a@bk.ru*

А.П. Шмарин,

*аспирант Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (г. Москва)
andrey-shmarin@yandex.ru*

В статье предлагается новая модель взаимодействия основных участников системы городского пассажирского транспорта. Данная модель строится на принципе экономической мотивации перевозчиков и направлена на максимальное удовлетворение потребностей пассажиров в качественных внутригородских перевозках. В работе описывается последовательность этапов по внедрению данной модели на практике и приводится перечень ожидаемых положительных результатов в случае ее реализации.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, пассажирский автомобильный транспорт, качество пассажирских перевозок, регулярные маршруты, экономическая мотивация

УДК 338.47 ББК 65.37

Традиционно под участниками системы городского пассажирского транспорта (далее ГПТ) подразумевают пассажиров, транспортные организации, органы местной власти, а также иные контролирующие структуры. Участников данной системы отличает наличие между собой устойчивых связей, определенная целостность.

В идеальных условиях результатом работы этой системы должно стать удовлетворение потребности населения в перемещении в городском пространстве с минимальными временными и денежными затратами, высоким уровнем качества и минимальной себестоимостью работы транспортных организаций.

Взаимоотношения основных участников транспортного процесса с учётом потенциала, содержащегося в нормативной базе, достаточно регламентированы. Законодательство в рамках обозначенного правового поля допускает существование нескольких моделей развития, содержание которых определяется [1, 2, 3] целеполаганием. При этом перевозчики (рис.1) преследуют цель, состоящую в извлечении прибыли, пассажиры — получение качественной, прежде всего безопасной, услуги с наименьшими финансовыми издержками.

В такой ситуации перевозчики выполняют требования к качеству транспортного процесса, но лишь в минимальной степени, достаточной для допуска к перевозкам, чего недостаточно для удовлетворённости пассажиров. Такое положение, которое определено значительной стоимостью работ по повышению

качества перевозок до уровня, превосходящего минимальный, влечёт уменьшение прибыли перевозчика. Преодолеть сложившееся положение можно с использованием модели организации транспортного процесса, включающей экономическую мотивацию качественных перевозок пассажиров. Смысл модели состоит в получении перевозчиком дополнительных финансовых бонусов за высокие показатели качества транспортного процесса.

Проблема обостряется ещё и тем, что местные органы власти (организующий и контролирующий элемент системы ГПТ) часто оказывают поддержку муниципальным предприятиям, предоставляя им возможность возить пассажиров по регулируемым тарифам, и не оказывают такой поддержки коммерческим организациям. Муниципальные транспортные предприятия получают значительные дотации из бюджета на обновление основных средств, а также на покрытие эксплуатационных издержек и за счёт этого имеют возможность устанавливать меньшие тарифы, чем коммерческие организации. А это, в свою очередь, формирует почву для развития нездоровой конкуренции.

Некоторые предпосылки для достижения баланса интересов основных участников системы содержит закон № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров», принятый 13.07.2015 г. Однако, этот законодательный акт имеет ряд нормативных и структурных недоработок [5], затрудняющих его применение.

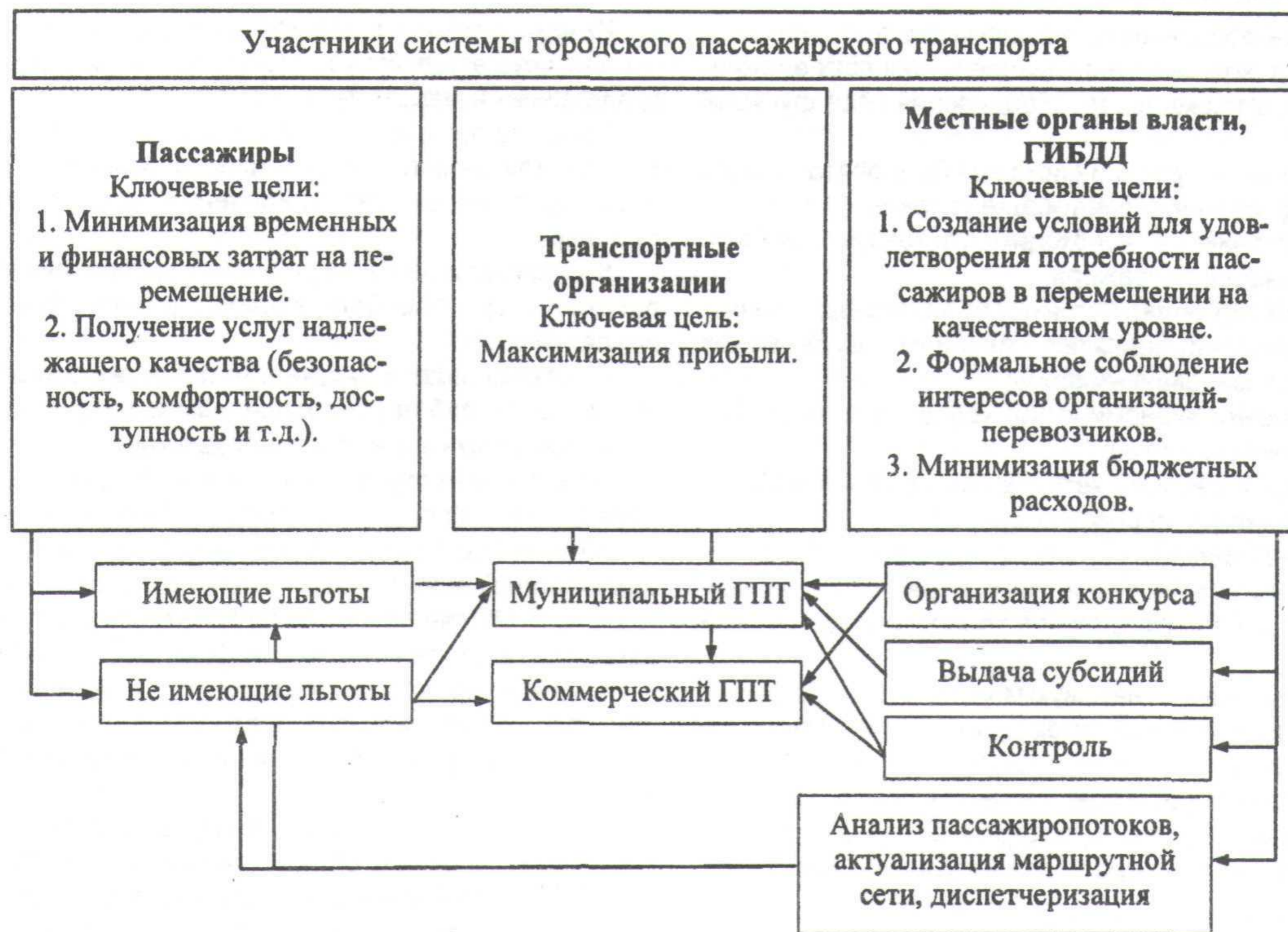


Рис. 1. Действующая модель взаимодействия участников системы ГПТ крупного города

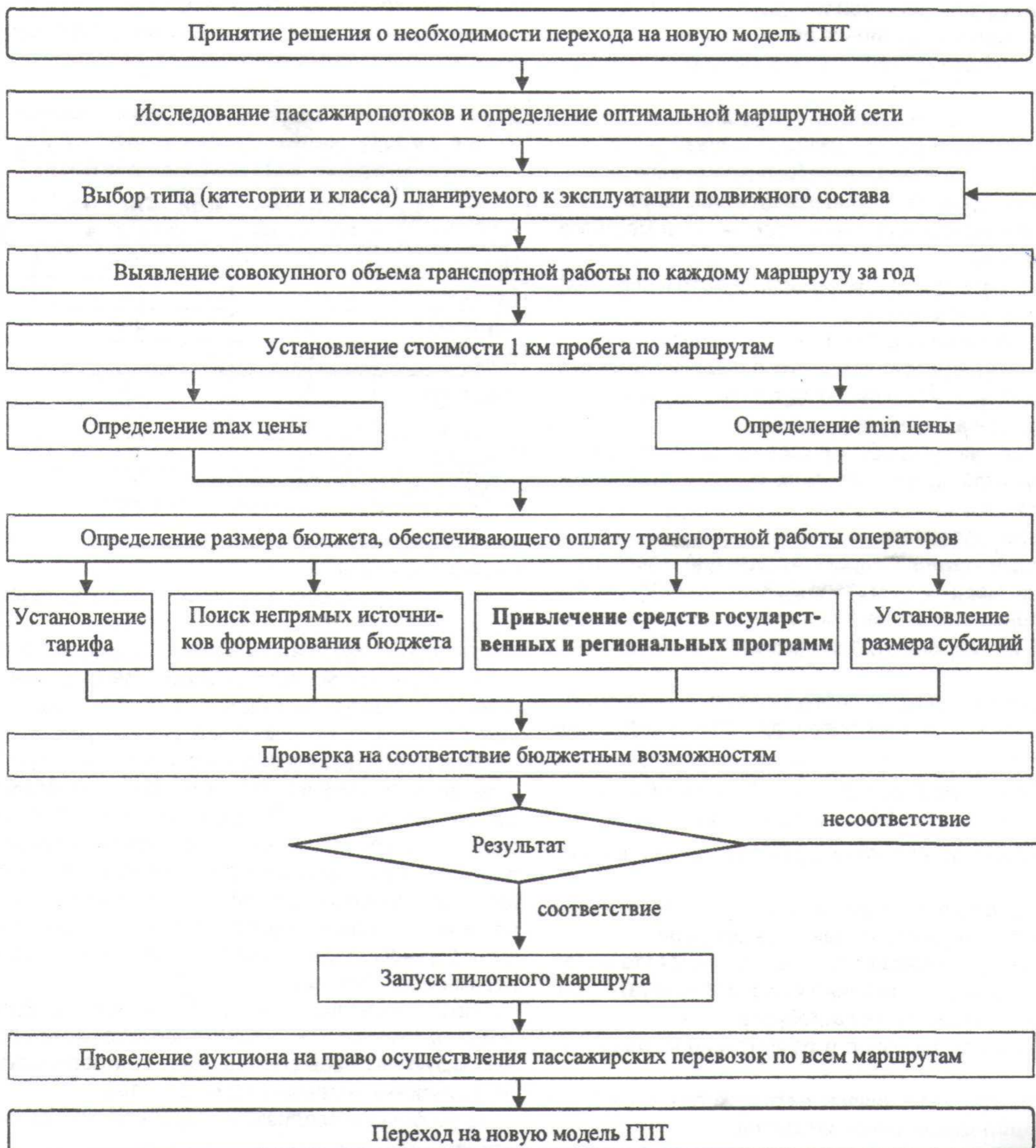


Рис. 2. Блок-схема перехода на новую модель экономической мотивации качественных перевозок пассажиров автомобильным транспортом по городским регулярным маршрутам

Решение выше обозначенных проблем возможно на основе кардинального пересмотра взаимодействия всех элементов системы ГПТ, а также перераспределения ряда функций между ними.

При этом при перестроении системы ГПТ в обязательном порядке необходимо учесть следующие условия:

- отказ перевозчиков от необходимости конкурировать за обслуживание каждого пассажира;
- полный перевод оплаты стоимости за проезд в безналичную форму с последующим поступлением всех денежных средств в специализированный фонд;
- создание равных экономических условий для частных и муниципальных перевозчиков;
- внедрение действенных методов для управления качеством услуг, оказываемых перевозчиками.

На рис. 2 представлены этапы перехода на новую модель экономической мотивации безопасных перевозок пассажиров автомобильным транспортом по городским регулярным маршрутам.

Таким образом, переход на новую модель ГПТ представляет собой комплекс мероприятий, имеющих строгую логическую последовательность и требующих тщательной проработки с обязательным применением современных научных подходов:

1. Исследование пассажиропотоков и определение оптимальной маршрутной сети (учитывая актуальные точки тяготения населения).

На этом этапе формируется обоснованное понимание об интервалах движения транспорта. В случае, если нагрузка на маршрут минимальна, то регулярность движения пассажирского транспорта будет определяться расписанием.

Общие подходы к этому этапу достаточно широко освещены в научной литературе [7, 8].

2. На втором этапе определяется тип (категории и классы) планируемого к эксплуатации подвижного состава с учетом нагрузки на маршруты, современных требований к безопасности, комфортности и доступности [9]. Главный ограничитель на этом этапе при анализируемом подходе – возможности местного бюджета и населения.

3. Выявление совокупного объема плановой транспортной работы по каждому маршруту.

На этом этапе определяется суммарный планируемый пробег всех транспортных средств, которые будут задействованы в выполнении транспортной работы за год, по каждому маршруту и в целом по муниципальному образованию.

При этом к полезному пробегу в ходе выполнения рейсов добавляется холостой пробег, численно оцениваемый коэффициентом использования пробега.

4 Установление (расчет) стоимости 1 км пробега по маршрутам с учетом типа (категории и класса) подвижного состава.

В качестве примера на этом этапе можно использовать методику определения стоимости 1 км пробега, разработанную на базе НИИАТ и утвержденную распоряжением Минтранса РФ [10].

Согласно данной методике себестоимость транспортных услуг S_{ai} км в расчете на 1 км определяется по следующей формуле:

$$S_{ai} \text{ км} = POT_i \text{ км} + CPOT_i \text{ км} + P_{mi} \text{ км} + P_{cmi} \text{ км} + P_{wi} \text{ км} + P_{toi} \text{ км} + AM_i \text{ км} + ПКР_i \text{ км, руб./ 1 км пробега}$$

где POT_i км – расходы на оплату труда водителей и кондукторов;

$CPOT_i$ км – отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;

P_{ti} км – расходы на топливо для маршрутных автобусов;

P_{cmi} км – расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для маршрутных автобусов;

P_{wi} км – расходы на износ и ремонт шин маршрутных автобусов;

P_{toi} км – расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт маршрутных автобусов;

AM_i км – амортизация/лизинг маршрутных автобусов;

$ПКР_i$ км – величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.

Каждый показатель рассчитывается относительно пробега, который осуществляется в совокупности всеми транспортными средствами на маршруте.

Также на этом этапе в тариф закладывается норма рентабельности перевозчика, которая позволит ему, в том числе, инвестировать в развитие собственной автотранспортной организации.

5. Определение размера бюджета, обеспечивающего оплату транспортной работы операторов, выявление источников его наполнения.

Основная задача бюджета – покрытие затрат на оплату транспортной работы, выполненной операторами.

Источниками его наполнения должны стать:

– денежные средства населения, полученные за оплату проезда в транспорте (обязательно в безналичной форме);

– прочие доходы (сформированы от оказания сопутствующих основной деятельности услуг – размещения рекламы на транспорте, остановочных павильонах, спонсорские наименования объектов транспортной инфраструктуры и т.д.);

– финансирование федеральных и региональных профильных программ («Доступная среда», программа по развитию транспорта, использующего газомоторное топливо и т.д.);

– субсидии из местных бюджетов (покрывается разница между необходимой на оплату транспортной работы за год суммы и собранными деньгами от вышеназванных источников).

Исходя из опыта крупных городов Европейского союза [11], пропорция между источниками формирования бюджета может быть весьма дифференцирована (Табл. 1), так как определяется для каждой территории индивидуально на основе уникальных параметров.

Таблица 1

Соотношение источников формирования бюджета на оплату транспортной работы в крупных городах Европейского союза, %

Города ЕС	Объем субсидий	Доля билетных доходов	Прочие доходы
Париж	21	38	41
Берлин	44	56	0
Брюссель	29	45	26
Прага	69	31	0
Амстердам	62	38	0
Будапешт	50	33	17
Хельсинки	49	51	0
Копенгаген	45	55	0

Объем денежных средств, поступающих от населения, должен определяться:

– исходя из проведенного мониторинга пассажиропотоков;

– исходя из тарифа, учитывающего социально-экономическую ситуацию в регионе и стране и соответствующего реальным возможностям населения для полноценной реализации своей потребности в перемещении в пространстве.

Методика определения комфортного размера тарифа для населения, построенная на учете целого комплекса статистических и нормативных показателей приводится в [12]. Модель определения размера тарифа на основе ценности услуги автотранспортной организации для населения описана в [13]. Способ определения доступной стоимости проезда в транспорте общего пользования предлагается в социальном стандарте транспортного обслуживания населения, утвержденного распоряжением Минтранса 31.01.2017 г. [14].

После этого проходит апробация новой модели. Если результаты эксперимента дают положительные результаты, то организуются и проводятся аукционы на право осуществления пассажирских перевозок на маршрутах.

В результате реализации подобной модели начинают выигрывать все участники системы ГПТ:

1. У транспортных организаций отсутствует мотивация к нездоровой конкуренции, поскольку теперь не будет прямой

зависимости между выручкой и количеством перевезенных пассажиров. Следовательно, в меньшей степени нарушаются ПДД, эффективнее соблюдаются интервалы и график движения и т.д.

2. Регулирование качества работы перевозчика осуществляется за счет размера его нормы рентабельности. Это позволит воздействовать на перевозчика не только нормативными методами, но и экономическими.

3. Формирование тарифной политики будет производиться исключительно органами местного самоуправления. Это создаст предпосылки для сохранения социального уровня тарифов и их дифференцирования в зависимости от решаемых органами местной власти задач.

4. Выбор современного типа (категории и класса) подвижного состава позволит снизить нагрузку на экологию, сделает перемещение граждан (в том числе маломобильных категорий) более комфортным и доступным. Оптимизация количества единиц подвижного состава (за счет большей вместимости) снизит плотность транспортного потока в часы пик.

5. Переход на безналичный расчет приведет к полной открытости системы (в том числе для налоговых органов), снизит количество финансовых злоупотреблений водителями и кондукторами, сформирует массив данных об использовании маршрутов — загрузке, точках входа.

6. Создание единого диспетчерского центра для более гибкого управления системой (в том числе в нестандартных ситуациях).

7. Обеспечение гарантий перед перевозчиками — при должном качестве работы они смогут выполнить лизинговые обязательства, сохранить норму рентабельности.

8. Органы местного самоуправления существенно улучшат имидж вверенной им территории за счет создания нового современного облика транспортной системы, унификации подвижного состава, качества его работы.

Все эти параметры способствуют достижению главной цели — повышению удовлетворенности населения качеством услуг ГПТ на фоне сохранения экономических интересов перевозчиков и местных органов власти.

Литература

1. Корягин М.Е. Равновесные модели системы городского пассажирского транспорта в условиях конфликта интересов. — Новосибирск: Наука, 2011. — 140 с.
2. Якунина Н. В. Методология повышения качества перевозок пассажиров общественным автомобильным транспортом: монография / Н. В. Якунина, Н. Н. Якунин. — Оренбург: ОООИПК «Университет», 2013. — 289 с.
3. Шмарин А.А. Оптимизация модели взаимодействия участников рынка пассажирских перевозок (на примере Оренбурга) / А.А. Шмарин, А.П. Шмарин // Региональные исследования. — 2014. — №2 (44) — С. 45–50.
4. Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://base.garant.ru/71129200/> (Дата обращения: 27.02.2017 г.)
5. Якунин Н.Н. Анализ положений Федерального закона Российской Федерации от 13.07.2015 г. № 220 с позиции методологии повышения качества перевозок пассажиров автомобильным транспортом / Н.Н. Якунин, Н.В. Якунина, А.В. Спиринов // Интеллект. Инновации. Инвестиции. — 2016. — № 2. — С. 128–132.
6. Шмарин А.П. Анализ обращений граждан как элемент контроля в системе управления качеством внутригородских пассажирских перевозок // Транспорт. Экономика. Социальная сфера. (Актуальные проблемы и их решения): Сборник материалов III Международной научно-практической конференции. — 2016. — С. 120–125.
7. Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник. — М.: Транспорт, 1981. — 222 с.
8. Якунин Н.Н. Транспортная подвижность населения в г. Оренбурге / Н.Н. Якунин, Д.Х. Нургалиева // Вестник ОГУ, 2014. — №10(171). — С. 224–229.
9. Бочаров И.А. Модель определения оптимального количества маршрутных транспортных средств / И.А. Бочаров, Ю.Л. Власов, В.И. Рассоха // Вестник ОГУ, 2011. — №10(129). — С. 49–53.
10. Распоряжение Министерства транспорта РФ от 25.12.2013 г. № НА-143-р «О внесении изменений в Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, утвержденные распоряжением Минтранса России от 18.04.2013 г. № НА-37-р» [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70466920/> (Дата обращения: 27.02.2017 г.)
11. Опыт государственной оплаты за км транспортной работы автобусных перевозчиков [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-11/Nokhrin%2C%20Strategy%20Partners.pdf> (Дата обращения: 23.02.2017 г.)
12. Володькин П.П. Оптимизация транспортного обслуживания населения муниципальных образований с учетом социальных факторов: Дисс. ... доктора техн. наук:05.22.10 / Волгогр. гос. техн. ун-т. — Хабаровск: 2011. — 455 с.
13. Легкий С.А. Основы определения цены услуги пассажирского транспорта с учетом ее ценности // Экономика транспортного комплекса. — 2010. — №16. — С. 164–171.
14. Распоряжение Минтранса РФ от 31.01.2017 г. №НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.mintrans.ru/documents/151/#document_36332 (Дата обращения: 27.02.2017 г.)