

УДК 656.135.073

Ю.Е. Воронов, Е.А. Григорьева, А.В. Косолапов

ОПЫТ РЕФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Общественный автомобильный транспорт, основой которого повсеместно являются маршрутные автобусы, является объектом постоянного общественного внимания и государственного регулирования во всех странах мира. Однако подходы к его организации и финансированию постоянно пересматриваются и совершенствуются.

На протяжении последних десятилетий не только в России, но и в большинстве европейских стран автобусные перевозки осуществлялись при жестком контроле со стороны органов государственной власти и местного самоуправления. При этом основным инструментом обеспечения устойчивой работы общественного транспорта, сохранения стабильности ситуации оставалось бюджетное субсидирование. Однако, снижение эффективности функционирования транспорта, падение спроса на его услуги в условиях постоянно растущего уровня субсидий негативно отражалось на состоянии бюджетов регионов.

К концу 70-х, началу 80-х годов в ряде стран Европы городской общественный транспорт представлял собой убыточную отрасль с постоянно снижающимся уровнем доходности, требующую новых капиталовложений. Усугубление положения привело к кризисной

ситуации, характеризующейся коммерческой и эксплуатационной неэффективностью существующей системы управления, что и стало причиной начала процессов реформирования в сфере организации городских пассажирских перевозок. Характер и глубина реформирования общественного транспорта существенно различаются.

Вместе с тем все реформы имеют единую направленность – увеличение уровня конкуренции в системе общественного транспорта за счет сокращения объемов деятельности – или ликвидации муниципальных предприятий с одновременной либерализацией допуска на рынок частных предприятий. При этом во всех странах основные цели реформирования сводятся к следующему:

- снижение государственных расходов на содержание общественного транспорта;
- более полное удовлетворение спроса на перевозки при снижении или умеренном росте стоимости проезда;
- создание условий для обновления парка за счет средств самих предприятий;
- расширение возможностей для принятия местными органами власти необходимых решений (о повышении стоимости проезда, отмене льгот и т.п.).

Поиск оптимального варианта организации пассажирских

перевозок во многих странах сопровождался периодическим изменением степени государственного участия в системе управления перевозками. В общем случае выделяют два принципиальных типа систем управления – плановую и рыночную. Этапы перехода от полностью регулируемой (плановой) к рыночной системе представлены на рисунке.

Плановая система характеризуется государственной формой собственности на средства производства. Планирование, финансирование и управление перевозочным процессом осуществляется единым законодательно определенным органом. В условиях плановой системы качество транспортного обслуживания определяется внутренними условиями, вне зависимости от экономического потенциала того или иного маршрута, тарифная политика однородна и не зависит от операторов.

Рыночная система предусматривает практически полное отсутствие вмешательства государственных и муниципальных властей, совместную работу множества операторов различных форм собственности. При этом маршрутная сеть формируется в соответствии со спросом на перевозки, качество обслуживания и тарифная система определяются конъюнктурой рынка, политика субсидирова-



Типы систем управления городским пассажирским транспортом

ния предусматривает выделение средств на конкурсной основе.

В условиях рыночной системы операторы получают доступ на рынок по результатам тендера. Вмешательство муниципалитетов ограничивается социальными потребностями соответствующих категорий населения и предусматривает обеспечение их льготного проезда.

В настоящее время полностью рыночная система пассажирских перевозок существует только в Англии, где реформирование изначально предусматривало сокращение субсидий и постепенный переход к полностью свободному рынку.

В условиях отсутствия государственного регулирования для экономически эффективного функционирования системы необходима реализация механизма конкуренции. Успешно реализовать преимущества данного подхода позволяет концепция тендера. Процесс тендера в общем виде представляет собой вариант оптимальной организации рынка перевозок. Соответствующим образом организованный немонополисти-

ческий рынок будет способствовать созданию условий для наиболее эффективной организации перевозочного процесса.

Конкуренция, связанная с постоянной угрозой появления на рынке новых операторов, обеспечит своего рода "гарантию" удержания тарифов на установленном уровне. В этих условиях тарифы будут приближаться к средним эксплуатационным издержкам операторов, которые будут заинтересованы в поддержании высокой технической эффективности функционирования, минимизации издержек, а значит и тарифов.

Таким образом, реальная конкуренция на рынке нескольких операторов способствует сохранению тарифов на уровне максимальной себестоимости.

Однако на практике трудно, как правило, выделить чисто плановую или чисто рыночную системы управления, - большинство систем организаций предусматривает рациональное интегрирование признаков обоих типов систем в одной. Некоторые подобного рода промежуточные схемы относятся к

разряду систем франчайзинга.

Система франчайзинга представляет собой особую форму организации, при которой управление осуществляется на основе интегрированной, частично плановой политики с однородной системой тарификации и предусматривает проведение конкурентных торгов на этапе формирования маршрутной сети и распределения ее участков среди операторов – потенциальных участников рынка. При этом достигается практически оптимальный вариант организации, позволяющий использовать преимущества конкурентной борьбы с одновременным ограничением неизбежного воздействия ее отрицательных составляющих.

В соответствии с общей классификацией системы франчайзинга подразделяются на две принципиальные категории. К первой относятся системы управления, при которых частные операторы полностью отвечают как по доходам, так и по затратам, при этом субсидирование осуществляется согласно условиям контракта. Во втором случае ответственность за сбор

Варианты организации логистических систем управления пассажирскими перевозками

Система управления	Плановая система	Договорная система	Контрактная система	Полный франчайзинг	Франчайзинг по затратам	Рыночная система
Система управления перевозками	На основе регулирования	На смешанной основе	На коммерческой основе	На коммерческой основе	На коммерческой основе	На коммерческой основе
Управление подвижным составом	На основе регулирования	На основе регулирования	На смешанной основе	На смешанной основе	На коммерческой основе	На коммерческой основе
Управление издержками	На основе регулирования	На основе регулирования	На основе регулирования	На коммерческой основе	На коммерческой основе	На коммерческой основе
Ответственность по доходам	На основе регулирования	На основе регулирования	На основе регулирования	На основе регулирования	На смешанной основе	На коммерческой основе
Тарифная система	На основе регулирования	На основе регулирования	На основе регулирования	На основе регулирования	На коммерческой основе	На коммерческой основе
Управление инфраструктурой	На основе регулирования	На коммерческой основе				

доходов остается за муниципальными органами управления, курирующими городской пассажирский транспорт, а субсидирование осуществляется с учетом эксплуатационных расходов предприятий, т.е. операторы отвечают только по затратам и, соответственно, подвергаются меньшему риску по сравнению с первым вариантом.

Основные отличительные признаки наиболее распространенных систем управления го-

родскими пассажирскими перевозками приведены в таблице.

Анализ этих классификационных признаков показал, что практически все страны Европы осуществили реформирование системы управления городским пассажирским транспортом с целью снижения нагрузки на муниципальный бюджет и повышения привлекательности общественного пассажирского транспорта. В процессе реформирования большинство стран

перешли к системе управления общественным пассажирским транспортом, занимающей промежуточное положение между жесткой плановой и чисто рыночной системами. Фактически на основных этапах управления общественным транспортом используется совокупность этих двух подходов, обеспечивающая максимальный эффект в конкретных ситуациях.

□ Авторы статьи:

Воронов
Юрий Евгеньевич
– докт.техн.наук, проф., зав. каф. «
Автомобильные перевозки»

Григорьева
Елена Анатольевна
– ст. преподаватель кафедры
«Автомобильные перевозки»

Косолапов
Андрей Валентинович
– канд.техн.наук, доц. каф.
«Автомобильные перевозки»