

На правах рукописи



Хмельницкий Василий Вячеславович

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ УПРАВЛЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНЫМ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ
(НА ПРИМЕРЕ Г. ХАБАРОВСКА)**

Специальность 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика; экономика, организация и управление
предприятиями, отраслями и комплексами на транспорте)»

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Хабаровск

2006

Работа выполнена в Институте экономических исследований ДВО РАН

Научный руководитель доктор географических наук, профессор
Демьяненко Александр Николаевич

Официальные оппоненты доктор экономических наук, профессор
Губенко Александр Викторович

кандидат экономических наук,
Телушкина Елизавета Николаевна.

Ведущая организация Санкт-Петербургская академия управления
и экономики, г. Санкт-Петербург

Защита состоится «26» октября 2006 г. в 12 часов на заседании диссертационного совета Д 005.014.01 в Институте экономических исследований ДВО РАН по адресу: 680042 г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская 153.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института экономических исследований ДВО РАН

Автореферат разослан «19» сентября 2006 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Найден С.Н.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Актуальность темы. Реформирование городского пассажирского транспорта (ГПТ) следует рассматривать как составную часть экономических реформ в России. При этом значение реформы городского транспорта в общем контексте социально-экономических преобразований трудно переоценить.

Во-первых, включение пассажирских транспортных услуг в рыночные отношения означает массовое приобщение и адаптацию к рыночным условиям практически всего населения страны.

Во-вторых, реформа городского пассажирского транспорта и оплата населением транспортных услуг по их реальной стоимости существенно меняют структуру денежных расходов населения, социальное благополучие и спрос на рынке потребительских благ и услуг.

Затянувшееся с 1991 г. реформирование городского пассажирского транспорта не привело к формированию эффективно функционирующего регулируемого рынка услуг городского пассажирского транспорта. Причиной этого явилось отсутствие механизмов, способных обеспечить управление системой городского пассажирского транспорта в условиях нарастающей конкуренции и неэффективной работы муниципальных предприятий городского пассажирского транспорта. В результате содержание городского пассажирского транспорта ложится непосильным бременем на бюджет муниципалитета, а рост стоимости проезда негативно сказывается на отношении населения к нему.

Наличие значительной части пассажиров, обладающих правом льготного проезда, в совокупном объеме пассажиров, перевозимых муниципальными предприятиями, при не полном финансировании из соответствующих бюджетов, способствует ухудшению экономического состояния данных предприятий. Так износ основных производственных фондов муниципальных предприятий ГПТ из года в год увеличивается и в среднем по России составляет 63%, а количество и качество предоставляемых услуг муниципальными предприятиями снижаются. Такая же тенденция складывается и для г. Хабаровска.

Учитывая тот факт, что ГПТ является неотъемлемой частью транспортной инфраструктуры городской агломерации, а сохранение социального единства её пространственной среды первостепенно, практика функционирования городского пассажирского транспорта показала, что применение только рыночных механизмов регулирования системы городского пассажирского транспорта невозможно. Это связано с возникновением такого явления, как провал рынка. В связи с этим рынок услуг городского пассажирского транспорта является объектом регулирования со стороны государственных органов. Однако вопрос выбора модели управления городским пассажирским транспортом изучен недостаточно.

Актуальность перечисленных выше проблем, их значимость в реформировании городского пассажирского транспорта для городской агломерации предопределила выбор темы данного диссертационного исследования.

Целью диссертационного исследования является совершенствование экономического и организационного механизмов управления городским пассажирским транспортом крупного города (на примере г. Хабаровска).

Достижение сформулированной выше цели предполагает решение ряда взаимосвязанных друг с другом **задач**:

- определение основных тенденций в управлении системой городского пассажирского транспорта на основе анализа зарубежного и отечественного опыта и определение сферы возможного применения этого опыта в условиях г. Хабаровска;
- изучение существующих методов исследования транспортной подвижности населения и апробация одного из них на практике;
- анализ состояния рынка услуг городского пассажирского транспорта в г. Хабаровске;
- изучение опыта применения тарифной политики в зарубежных и отечественных городах, а также тарифной политики реализуемой в г. Хабаровске;
- выявление системы параметров, обуславливающих выбор модели управления ГПТ, их оценка на примере ГПТ г. Хабаровска;

- разработка предложений по реформированию управления ГПТ.

Предмет исследования – система управления городским пассажирским транспортом.

Объект исследования – система экономических и организационных отношений, возникающих между органами управления и предприятиями муниципального пассажирского транспорта.

Теоретико-методологической основой исследования послужили работы отечественных ученых, посвященные изучению организации работы городского пассажирского транспорта В.Н. Бугроменко, С.А. Ваксмана, Г.А. Гольца, Л.Б. Миротина И.В., Спирина, а также зарубежных исследователей рынка пассажирских транспортных услуг, участвующих в исследованиях TASIC и мирового банка (World Bank). То обстоятельство, что в качестве объекта исследования был выбран рынок пассажирских транспортных услуг, формируемый в пределах городской агломерации, обусловило использование в работе результатов теоретических исследований в области региональной экономики и экономики города (А.Г. Гранберга, А. О'Салливана, П. Мерлена, О.С. Пчелинцева). Также, в работе использовались разработки ведущих специалистов в области стратегического управления М. Портера, И. Ансоффа, Д. Аакера, Г. Минцберга, П. Дойля, А.А. Томпсона, А.Дж. Стрикланда, О.С. Виханского, А Юданова.

На формирование авторской позиции в вопросах закономерностей и особенностей развития рыночной экономики Дальнего Востока оказали влияние исследования П.А. Минакира, А.Н. Демьяненко, С.Н, Леонова, В.И. Сыркина.

Информационной базой исследования послужили данные Госкомстата, финансово-экономическая отчетность муниципальных унитарных предприятий ГПТ, управления транспортом администрации г. Хабаровска и отдела управления транспорта г. Комсомольск-на-Амуре, а также данные анкетных опросов, результаты интервьюирования экспертов, включая руководителей предприятий отрасли. При выполнении диссертационного исследования широко использовались нормативные акты органов власти и управления как федерального, так регионального и муниципального уровня.

Наиболее существенные **научные результаты**, полученные лично соискателем и **выносимые на защиту**:

- определены основные тенденции в эволюции систем управления отечественным и зарубежным городским пассажирским транспортом и установлено, что смена стратегии развития городского пассажирского транспорта требует проектирования адекватных организационных структур управления;
- дана оценка тарифной политики, реализуемой в г. Хабаровске, и доказано, что тарифная политика должна учитывать предпочтения отдельных групп потребителей услуг муниципального пассажирского транспорта;
- выявлены предпочтения отдельных групп потребителей услуг городского пассажирского транспорта и дана оценка их транспортной подвижности в пределах Хабаровской и Комсомольской городских агломераций на основе модифицированной методики Госкомстата.

Научная новизна полученных в диссертационной работе результатов состоит в следующем:

- предложен алгоритм оценки транспортной подвижности отдельных групп потребителей услуг городского пассажирского транспорта;
- предложена система показателей, определяющих выбор модели управления городским пассажирским транспортом, в основе которой лежит модифицированная модель пяти сил М. Портера.

Практическая значимость полученных результатов заключается в использовании основных положений диссертационного исследования при разработке «Стратегического плана развития г. Хабаровска на период 2004-2010 г.г.» (раздел 3.3.2 «городской пассажирский транспорт», раздел 13 «Формирование Хабаровского мультимодального транспортного узла»), а также при выполнении работ по заказу Министерства финансов Хабаровского края по проекту «Разработка методики для расчета субсидий муниципальным образованиям из бюджета Хабаровского края», связанных с предоставлением льгот по перевозке пассажиров». Материалы исследования используются в преподавании учебных дисциплин «Экономика города», «Пассажирские перевозки», «Стратегический менеджмент».

Апробация результатов исследования. Результаты диссертационного исследования опубликованы в 11 печатных работах общим объемом 2,7 п.л.

Основные положения и результаты работы докладывались на пяти открытых конференциях – конкурсах молодых ученых (2002, 2003, 2004, 2005, 2006 г.г. Хабаровск), международной научно-практической конференции «Дальний Восток России - плюсы и минусы экономической интеграции» (2004 г. Хабаровск), региональной научно-практической конференции «Современные проблемы управления на предприятиях Дальнего Востока» (Хабаровск, ХГТУ, 2003 г.), на ежегодных XI, XII международных (екатеринбургских) научно-практических конференциях «Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния» (г. Екатеринбург, 2005-2006 г.г.).

Результаты диссертационного исследования приняты к внедрению в министерстве финансов Хабаровского края для разработки методики расчета субсидий муниципальным образованиям из бюджета Хабаровского края на погашение расходов, связанных с предоставлением льгот по перевозке пассажиров. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий городского пассажирского транспорта, выполненный в диссертационной работе использован при подготовке проекта стратегического плана развития г. Хабаровска на период 2004-2010 г.г.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения общим объемом 146 страниц, библиографического списка, включающего 206 наименований, 12 приложений, 21 таблицы и 14 рисунков.

Оглавление работы

Введение

Глава 1. Теоретические основы управления системой городского пассажирского транспорта

1.1. Городской пассажирский транспорт в системе транспортного обслуживания населения

1.2. Основные тенденции управления транспортным обслуживанием населения в отечественной и зарубежной практике

1.3. Стратегическое управление городским пассажирским транспортом

Глава 2. Исследование системы городского пассажирского транспорта крупного города (на примере г. Хабаровска)

2.1. Исследование транспортной подвижности населения г. Хабаровска

2.2. Состояние рынка пассажирских транспортных услуг в г. Хабаровске

2.3. Тарифная политика на муниципальном пассажирском транспорте в г.

Хабаровске

Глава 3. Совершенствование управления системой городского пассажирского транспорта

3.1. Выбор модели управления рынком пассажирских транспортных услуг г. Хабаровска

3.2. Формирование стратегии реформирования муниципального пассажирского транспорта г. Хабаровска.

3.3. Совершенствование организационных структур управления городским пассажирским транспортом

Заключение

Список литературы

Приложения

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** дается обоснование актуальности темы диссертации, сформулированы цели и задачи исследования, приведены полученные основные результаты, выделена их научная новизна и практическая значимость.

В первой главе, **Теоретические основы управления системой ГПТ**, анализируются основные принципы экономики и управления городским пассажирским транспортом, формирования рынка пассажирских транспортных услуг.

Для крупных городов вопросы обеспечения последовательной интеграции всех видов инфраструктуры, а также сохранение социального единства пространственной среды городской агломерации занимают первостепенное положение в стратегическом планировании городских агломераций. Одним из основных градо- и системообразующих факторов, обеспечивающих единство территории города, является городской пассажирский транспорт. От качества и эффективности работы городского пассажирского транспорта зависят результаты работы практически всех сфер жизнедеятельности и хозяйствования города.

Поскольку проблемы в области совершенствования функционирования системы управления ГПТ актуальны для всех крупных городов, одним из направлений реформирования системы управления ГПТ является внедрение элементов стратегического менеджмента. Стратегия в области ГПТ должна учитывать стратегические приоритеты развития городской агломерации, поэтому стратегия развития ГПТ будет являться одной из множества функциональных стратегий города. Изменение в стратегии управления ГПТ потребует реформирование самой системы управления ГПТ, что формализуется в виде смены модели управления системой ГПТ.

В общем виде выделяются четыре модели управления ГПТ (таблица 1). Изначально в отечественных городах использовалось жесткое руководство пассажирскими перевозками, при котором управление администрации сводилось к организации государственных (муниципальных) предприятий. Предприятия не конкурировали между собой и обеспечивали обслуживание определенных пакетов маршрутов. Жесткая схема руководства перевозками с течением времени ложилась тяжелым бременем на бюджет муниципалитета и не обеспечивала все возрастающие требования населения. С целью повышения уровня оказываемых услуг и сокращения затрат системы ГПТ стали создаваться условия для возникновения конкуренции на рынке ГПТ. Модель управления трансформировалась и приобрела форму регулируемого рынка. Попытка создать свободный рынок пассажирских перевозок показала, что существуют провалы рынка, возникновение которых приносит немалый урон системе транспортного обслуживания населения. Свободный рынок пассажирских перевозок требует большого

уровня самоорганизации самой системы ГПТ, что достаточно тяжело достигается в реальных условиях.

(1) Модели управления городским пассажирским транспортом

| Наименование модели управления | Централизованное управление системой ГПТ | Конкуренция на рынке транспортных услуг | Операторы (по формам собственности) | | Тип рынка | Модель организации ГПТ |
|--|--|---|-------------------------------------|---------|-----------------------|------------------------|
| | | | Государственные | Частные | | |
| 1. Жесткое руководство пассажирскими перевозками | Нет | Нет | Есть | Нет | Монополистический | Административная |
| 2. Руководство оператором | Есть | Нет | Есть | Есть | Олигополия | Регулируемый рынок |
| 3. Руководство многими операторами | Есть | Есть | Есть | Есть | Свободной конкуренции | |
| 4. Прекращение регулирования. | Нет | Есть | Нет | Есть | Свободной конкуренции | Свободный рынок |

Новая стратегия развития системы ГПТ в случае неэффективности действующей системы ГПТ предусматривает создание адекватного экономического и организационного механизмов управления городским пассажирским транспортом. Это требует комплексного анализа составляющих системы ГПТ. В связи с этим автором был принят следующий алгоритм изучения системы ГПТ для достижения поставленной цели в диссертационной работе (рис. 1.). На первом этапе необходимо проведение анализа состояния рынка услуг ГПТ: анализ характеристик спроса и предложения. При анализе рынка пассажирских перевозок в условиях РФ необходимо учитывать специфику конкретного рынка. Особенность его заключается в существовании такого сегмента спроса на услуги ГПТ как пассажиры, обладающие правом льготного проезда в ГПТ. Транспортная подвижность данного сегмента обеспечивается за счет средств различных уровней бюджетов. Рост автомобилизации населения дополнительно ставит вопрос о повышении привлекательности ГПТ перед населением, обладающим личным автомобилем. Таким образом, городская администрация и другие уровни власти заинтересованы в повышении качества и уровня обслуживания в сочетании с

доступностью и привлекательностью цены для населения. На практике регулирование цены формализуется в виде тарифной политики. Тарифная политика является одним из инструментов реализации стратегии, именно поэтому автор уделяет особое внимание анализу тарифной политики, реализуемой в муниципальном образовании.

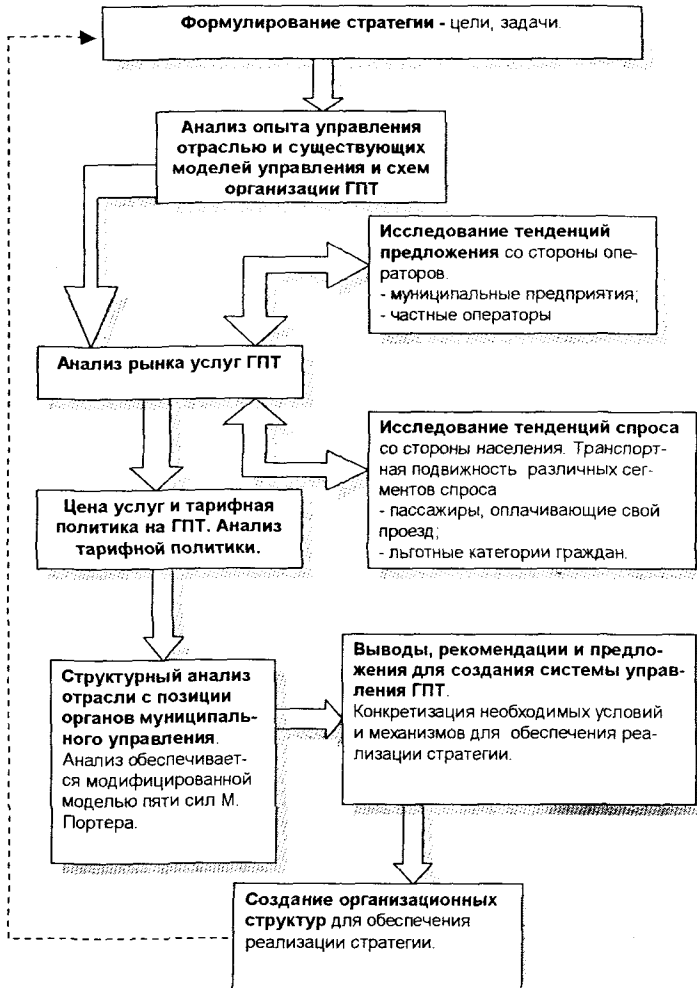


Рис. 1. Алгоритм изучения системы ГПТ

На втором этапе, после анализа тенденций на рынке пассажирских перевозок и тарифной политики необходимо проведение структурного анализа отрасли, что способствует выявлению слабости существующей системы ГПТ и определению направлений совершенствования системы ГПТ. В основе структурного анализа отрасли автор использовал методический подход М. Портера. Структурный анализ отрасли выявляет разрыв между целевыми установками и управляющими структурами городского пассажирского транспорта, что в дальнейшем определяет необходимость и возможность применения другой модели управления системой ГПТ, которая позволит выйти из сложившегося кризиса. Смена стратегии потребует адекватных организационных структур, которые будут обеспечивать реализацию самой стратегии.

Проведенный анализ существующих моделей управления и практической их реализации в зарубежной и отечественной практике позволил сделать вывод, что схема управления ГПТ в городах имеет тенденцию к организации регулируемого рынка пассажирских перевозок с управлением со стороны транспортного управления перевозчиками.

Во второй главе **Исследование системы ГПТ крупного города (на примере г. Хабаровска)** дан анализ особенностей системы ГПТ г. Хабаровска, при этом основное внимание уделено анализу рынка пассажирских перевозок ГПТ, а также существующей в г. Хабаровске системы управления ГПТ и проводимой тарифной политике.

При анализе тенденций на рынке услуг ГПТ изучались такие аспекты, как изменение спроса населения на различные виды перевозок, изменение предложения со стороны компаний – операторов. Необходимо отметить, что сектор предложения был поделен на две составляющие: перевозки, осуществляемые муниципальными унитарными предприятиями и частными предприятиями. Помимо главного отличия между этими секторами – формы собственности, есть другое, не менее важное отличие – это перевозки льготных категорий граждан. Данный сегмент спроса обслуживается только муниципальными унитарными предприятиями городского пассажирского транспорта (МУП ГПТ). Та доля льготников, которую обслуживает коммерческий сектор, ничтожно мала (это участники ВОВ и инвалиды 1 группы). Отсутствие механизма компенсации проезда льготников в итоге определяет сегодняшнее тяжелое как финансовое, так и хозяйственное положение МУП ГПТ г. Хабаровска. Сложность финансового со-

стояния заключается в отсутствии средств на пополнение основных производственных фондов, износ которых у всех МУП ГПТ Хабаровска составил 70%. Все это происходит на фоне роста коммерческого сектора и развития рынка ГПТ.

Следует отметить, что достоверная статистическая информация об объеме перевозок коммерческим сектором отсутствует, в связи с этим автором была выполнена оценка объема перевозок на основе экспертных заключений.

Из таблицы 2 видно, что объемы перевозок частными операторами растут, при этом расчетные показатели превышают статистические данные в 5-6 раз. В то же время на рынке постепенно происходит укрупнение частных компаний (операторов) и развитие уровня предложения на рынке ГПТ (это рост численности маршрутов и появление новых видов перевозок (маршрутные таксомоторы)).

(2) Перевозки пассажиров ГПТ в г. Хабаровске, млн. чел.

| Показатель | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Всего перевезено | 257,6 | 255,0 | 248,6 | 259,2 | 284,0 | 263,2 |
| в том числе: | | | | | | |
| частными автобусами (расчёт) | 59,0 | 59,2 | 60,9 | 76,6 | 74,6 | 86,0 |
| частными микроавтобусами «Газель» (расчёт) | ... | ... | ... | 7,1 | 12,8 | 15 |
| муниципальными автобусами (всего/платные) | 140,6 /61,4 | 124,4 /53,2 | 127,3 /49,4 | 114 /37,5 | 122 /36,5 | 99,8 /34,1 |
| городским электротранспортом (всего/платные) | 58 /25,6 | 71,4 /25,5 | 60,4/ 25,1 | 61,5 /23,2 | 74,6 /21,3 | 62,4 /18,8 |
| Перевезено коммерческими автобусами (статистические данные) | ... | ... | 9,792 | 14,61 | 16,479 | ... |
| Перевезено микроавтобусами «Газель» (статистические данные) | ... | ... | ... | 1,077 | 4,653 | ... |

«...» - нет данных

Проанализировав итоги финансово-хозяйственной деятельности муниципальных предприятий за период 1998 - 2003 г.г. и планово-расчетный тариф на 2004 г., автор пришел к выводу, что отсутствует связь между планированием тарифа и фактическими финансовыми результатами деятельности предприятий. Полученная информация о фактической себестоимости, тарифе и планируемых

затратах свидетельствует о необоснованном завышении стоимости проезда. Так уровень тарифа в соотношении с фактической себестоимостью перевозки одного пассажира в 2003 г. был завышен на 85% (рис.2).

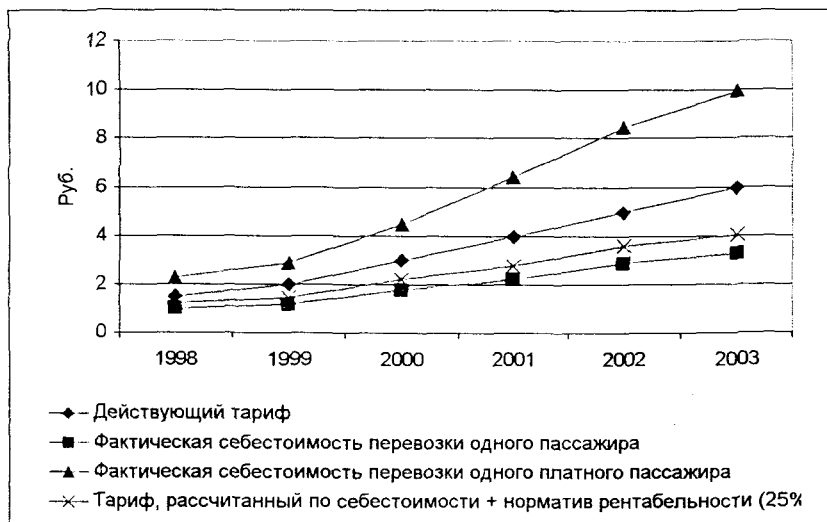


Рис. 2. Соотношение тариф / фактическая себестоимость на городских перевозках МУП г. Хабаровска

Именно в связи с этим в Хабаровске растет количество новых маршрутов, появился новый вид перевозок – маршрутное такси, а также растет доля коммерческого сектора. В тоже время на фоне роста коммерческого сектора муниципальный сектор находится в состоянии финансового и хозяйственного кризиса. Это связано с тем, что правом льготного проезда в ГПТ г. Хабаровска обладают примерно 180 тыс. жителей, а вопрос о денежных компенсациях из бюджетов различных уровней предприятиям ГПТ, связанных с обеспечением транспортной подвижности не решен. Это требует изучения фактической транспортной подвижности льготников для расчета компенсационных сумм, а также определения фактических затрат предприятий, перевозящих пассажиров, обладающих правом льготного проезда на ГПТ. В общем объеме перевозок муниципальными унитарными предприятиями доля льготных пассажиров составляет 65 %.

В настоящее время существуют различные методики изучения транспортной подвижности населения. Для изучения транспортной подвижности отдельных категорий пассажиров, обладающих правом льготного проезда, автором была применена модифицированная методика, предложенная Госкомстатом. В качестве метода изучения транспортной подвижности использовался анкетный метод получения информации. Исследование проводилось в Хабаровске (485 опрошенных) и Комсомольске-на-Амуре (186 опрошенных). В основе метода лежит исследование выборки генеральной совокупности. В качестве обязательного условия выступает требование соответствия структуры выборки структуре генеральной совокупности. В рамках данного исследования был использован метод квотной выборки как в разрезе отдельных групп льготных категорий граждан, мест их проживания, так и с учетом возрастной структуры льготных категорий граждан.

Целесообразность выделения различных групп льготных категорий граждан определялась гипотезой, которая нашла подтверждение в ходе исследования, что различные группы обладают различной транспортной подвижностью.

В таблице 3 показано сравнение транспортной подвижности льготных категорий граждан в городе. Стоит отметить, что сравнивались результаты двух исследований транспортной подвижности отдельных групп льготных категорий граждан, одним из которых является талонный эксперимент, проведённый в апреле-мае 2002 г. и анкетный опрос, проведённый автором в 2004 г.

Сравнив результаты, автор пришел к выводу, что исследование, проведенное с помощью талонного метода, обладает спорными моментами. Так вызывает большие сомнения достоверность результатов транспортной подвижности талонного эксперимента в пригороде (таблица 3). Существуют большие различия в транспортной подвижности между категориями льготников. Так пенсионеры в Хабаровске в среднем совершают 0,57 поездок в месяц, а инвалиды 2,82, что является спорным, поскольку в городе транспортная подвижность пенсионеров больше, чем у инвалидов. Ситуация кардинально меняется при сопоставлении данных в Комсомольске-на-Амуре: пенсионеры совершают 4,7 поездки в месяц, а инвалиды 0,73.

(3) Сравнение транспортной подвижности групп населения, обладающих правом бесплатного проезда (городские перевозки), поездок в месяц

| Муниципальные образования | Пенсионеры по возрасту | | Инвалиды | | Ветераны труда и войны | |
|---------------------------|------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------------|----------------|
| | Анкетный метод | Талонный метод | Анкетный метод | Талонный метод | Анкетный метод | Талонный метод |
| г. Хабаровск | 29,5 | 42,0 | 27,5 | 26,0 | 25,25 | 32,0 |
| г. Комсомольск-на-Амуре | 30,9 | 27,0 | 24,56 | 22,0 | 26,91 | 27,0 |

(4) Сравнение транспортной подвижности групп населения, обладающих правом бесплатного проезда (пригородные перевозки), поездок в месяц

| Муниципальные образования | Пенсионеры по возрасту | | Инвалиды | | Ветераны труда и войны | |
|---------------------------|------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------------|----------------|
| | Анкетный метод | Талонный метод | Анкетный метод | Талонный метод | Анкетный метод | Талонный метод |
| г. Хабаровск | 5,03 | 0,3 | 5,35 | 2,4 | 4,34 | 3,0 |
| г. Комсомольск-на-Амуре | 6,61 | 5,2 | 5,22 | 0,88 | 8,93 | 1,0 |

Обращает на себя внимание тот факт, что до 5% населения Хабаровска и Комсомольск-на-Амуре, имеющих право на льготный проезд, не являются потребителями услуг внутригородского пассажирского транспорта.

Проведенный анализ показывает, что при адресной направленности льгот, применив в качестве компенсации среднее число поездок всей совокупности льготников, выигрывают в большей степени те, кто не пользуются или пользуются ниже среднего числа поездок. Льготники, общее число поездок которых превышает среднюю величину, будут вынуждены использовать собственные финансовые ресурсы для поддержания своей транспортной подвижности. Так, при сопоставлении среднего числа поездок совокупно (в городе и пригороде) с фактически полученными результатами опроса выяснилось, что в г. Хабаровске из 482 опрошенных у 213 (44,19%), а в Комсомольске-на-Амуре – у 86 (46,24%) число поездок превышает среднюю величину.

Полученные результаты подтверждают необходимость разработки эффективных методов компенсации проезда льготникам с учетом дифференцированного подхода к распределению льгот. «Монетизация» льгот на транспорте в

2005 г. не решит проблему перевозки льготных категорий граждан, так как она является только схемой организации льготного проезда, а расчет компенсации за проезд льготных категорий граждан будет идентичен при любой схеме. Величина транспортных затрат в случае применения различных схем организации льготного проезда рассчитывается всегда по одной методике, основными составляющими которой являются количество совершаемых поездок, т.е. транспортная подвижность в ГПТ, и их стоимость. Проблемы же с льготными категориями граждан заключаются как раз в отсутствии достоверной информации относительно величины их транспортных затрат. Апробируемый на практике автором метод изучения транспортной подвижности дает возможность оценить транспортную подвижность льготных категорий граждан, т.е. оценить долю рынка услуг, связанных с предоставлением права льготного проезда на ГПТ. Информация, полученная в результате изучения транспортной подвижности, позволяет рассчитать компенсационные выплаты операторам, перевозящим население, которое обладает правом льготного проезда.

В третьей главе диссертации **Совершенствование управления системой ГПТ** автором выполнен структурный анализ существующей системы ГПТ г. Хабаровска, на основании которого сформулированы предложения по совершенствованию системы ГПТ, а также предложены изменения в организационных структурах, необходимые для реализации стратегии.

Зависимость системы ГПТ от внутриотраслевой конкуренции предопределяет выбор той или иной модели управления отраслью. Поэтому автор предлагает систему показателей, определяющих уровень конкурентной борьбы на рынке пассажирских перевозок, и использует её для анализа системы ГПТ Хабаровска. Это позволяет выявить действующую модель управления ГПТ и в дальнейшем определить направления развития системы ГПТ.

В основе анализа факторов лежит модель пяти сил М. Портера, определяющих уровень конкуренции на рынке пассажирских перевозок. Однако в рамках этой модели необходимо выделить дополнительную, шестую, силу. Необходимость выделения этой силы обусловлено:

- во-первых, тем, что структурный анализ необходим для уровня муниципального образования, а не для уровня компании – оператора¹.

¹ Так для компании-оператора действия муниципалитета характеризуются барьерами для входа на рынок.

- во-вторых, влиянием муниципалитета на систему ГПТ и делегированием функций управления отраслью на муниципальный уровень.

Следует отметить, что шестая сила проявляет себя в пяти других силах. Учитывая то, что роль правительства как поставщика или покупателя пассажирской транспортной услуги в значительно большей степени определяется политическими факторами, чем экономическими условиями, и государственное регулирование накладывает ограничения на поведение фирм, причем как поставщиков, так и покупателей, структурный анализ не будет полным без диагностирования влияния текущей и будущей государственной политики на всех уровнях на структурные условия функционирования отрасли.

Таким образом, определяющими факторами конкуренции на ГПТ являются шесть сил (рис. 3).

Проведенный структурный анализ системы ГПТ в Хабаровске позволил сделать вывод, что в Хабаровске сложилась «переходная» модель организации ГПТ, она носит административный характер с элементами регулируемого рынка.

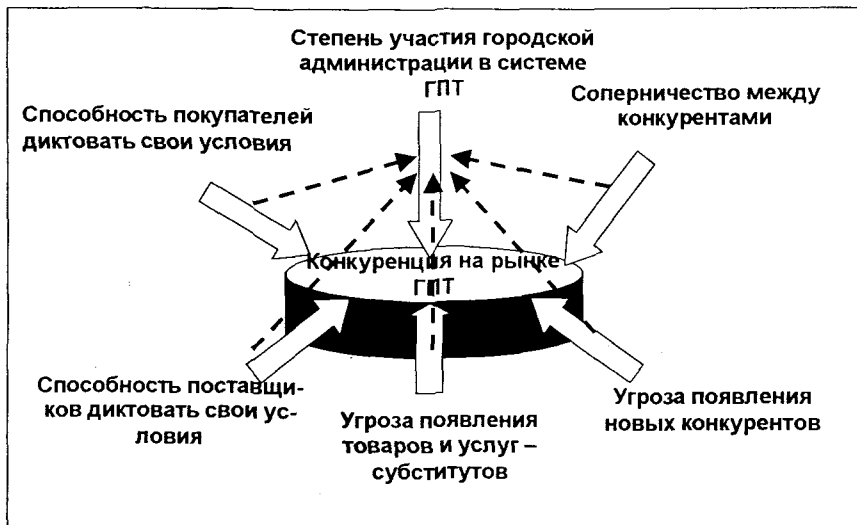


Рис. 3. Модифицированная модель пяти сил М. Портера для услуг ГПТ

Учитывая зарубежный и отечественный опыт, который демонстрирует преимущества модели регулируемого рынка, и сложившиеся предпосылки, в

системе управления ГПТ Хабаровска, автор предлагает комплекс мероприятий, реализация которых позволит перейти к модели регулируемого рынка пассажирских перевозок.

1. Совершенствование организации конкурсного отбора при допуске к рынку пассажирских перевозок:

- переход к договорным отношениям между заказчиком на транспортное обслуживание и перевозчиками в результате проведенных тендеров;
- создание равных условий для операторов независимо от форм собственности;
- укрупнение частных операторов путем установки условий предельного допуска на маршрутную сеть при проведении тендеров.

2. Совершенствование системы финансирования маршрутов:

- введение мониторинга за транспортной подвижностью населения;
- финансирование маршрутов на дотационной и компенсационной основе.

3. Совершенствование управления ГПТ на уровне транспортной администрации г. Хабаровска, путем создания базы данных по нормативам с целью контроля уровня тарифов.

Однако, учитывая кризисный характер ситуации, сложившейся в сфере ГПТ на сегодняшний момент в области реформирования системы управления этой отраслью, а также динамизм условий как внешней, так и внутренней среды на ГПТ, автор предлагает использовать инструментарий стратегического менеджмента для управления системой ГПТ. Это подразумевает выделение двух систем управления: оперативного и стратегического. Необходимость стратегического управления состоит в том, что реформирование системы ГПТ автор видит в смене модели управления, ориентированной на переход к полноценному регулируемому рынку пассажирских перевозок. Система стратегического управления позволит городской администрации динамично реагировать на появляющиеся конфликты в системе ГПТ, возникающие при реформировании. Способствовать этому будет налаженная коммуникационная сеть связей для непредвиденных ситуаций. Эта сеть действует, пересекая границы организационных подразделений, фильтрует информацию и быстро передает ее во все звенья организации.

На время ситуации, характеризующейся высоким уровнем динамизма внешних сред и высоким уровнем неопределенности последствий принимаемых

решений, необходимо перераспределить обязанности высшего руководства таким образом: а) одна их часть отвечает за реализацию принятой стратегии, внося по мере необходимости коррективы в целевые установки и механизмы их реализации; б) другая - обеспечивает текущее производство; в) наконец, третья часть принимает на себя ответственность за поиск баланса между стратегическим и оперативным управлением.

Для выработки этих мер вводится в действие сеть оперативных групп:

- руководители и члены оперативных групп, невзирая на сложившиеся каналы внутриорганизационных взаимосвязей, составляют подразделения или группы стратегического действия;
- связь между оперативными группами и группой менеджеров высшего уровня строится по схеме звезды напрямую;
- группа менеджеров, принадлежащих к высшему руководству, формулирует общую стратегию, распределяет ответственность между исполнителями и координирует управление;
- низовые оперативные группы выполняют работу на своих участках общей стратегии.

В качестве первоочередной меры следует сформировать при администрации г. Хабаровска отдел по реформированию ГПТ. Это не означает создание еще одного подразделения, речь идет о формировании такого организационного механизма, который бы осуществлял не только координацию работ по разработке, но и реализацию стратегии реформирования отрасли в городе.

Создание отдела – лишь первый шаг к построению системы стратегического управления ГПТ. Без взаимодействия ее с транспортным управлением, как и без участия операторов, осуществляющих деятельность на рынке пассажирских транспортных услуг, говорить о формировании дееспособной политики в отношении ГПТ не приходится.

Для оперативного управления автор предлагает использовать модифицированную схему аудиторско-экспертной компании «Балт-аудит-экспресс». Данная схема базируется на управлении со стороны транспортной администрации операторами с выделением маршрута или пакета маршрутов для одного перевозчика или их ассоциации. Однако контроль за обеспечением оговоренных в контрактах условиях обеспечивается диспетчеризацией и параллельно с налаженной связью с органами принуждения к соблюдению контрактов.

В тоже время формирование стратегии реформирования ГПТ должно учитывать, что если текущие проблемы реформирования пассажирского транспорта аккумулируются на уровне муниципалитетов, то проистекают они из регионального и федерального уровня², а определяющими направлениями развития ГПТ служит деятельность Минтранса России как задающего основные тенденции в области организации и управления ГПТ. Стратегия реформирования ГПТ г. Хабаровска предусматривает взаимодействие с другими государственными органами управления страны, а также субъекта Федерации, в данном случае Хабаровского края. Необходимость взаимодействия связана с обеспечением перевозок льготных категорий граждан, финансирование которых обеспечивается как раз этими государственными структурами. Большая доля населения, обладающая правом льготного проезда, накладывает существенные ограничения на тарифную политику городской администрации. В результате транспортной администрации необходимо предлагать сценарные варианты формирования тарифа и уровня предлагаемых услуг и согласовывать их с заинтересованными сторонами. Так автором на примере муниципальных унитарных предприятий продемонстрированы сценарии развития предприятий ГПТ в зависимости от цены проезда. Однако переход к новой модели управления должен строиться на полномочном вовлечении частных операторов в процесс перевозок. Особенно это касается обеспечения перевозок льготных категорий граждан частными операторами.

Переход к новой системе управления должен сочетаться с налаженным мониторингом транспортной подвижности всего населения с выделением из совокупного объема перевезенных пассажиров тех кто обладает правом льготного проезда. Предложенная автором методика определения транспортной подвижности льготных категорий граждан способна (при вовлечении частного сектора) определить их изменившуюся транспортную подвижность.

Для реализации мероприятий необходимо привести в соответствие существующую организационную структуру управления ГПТ г. Хабаровска с учётом вмененных ей функций, которые обеспечат создание модели руководства операторами на базе регулируемого рынка пассажирских перевозок. В работе продемонстрировано изменение функций между организационными подразделениями управления городским пассажирским транспортом. Речь идет о том, что

² Это пробелы в законодательной сфере, механизмах компенсации за проезд льготных категорий граждан.

на уровне администрации города разрабатывается стратегия реформирования ГПТ с учетом различных видов перевозок. Для чего на базе существующего транспортного управления необходимо организовать транспортную администрацию с вмененными ей функциями, необходимыми для реализации схемы регулируемого рынка в управлении ГПТ.

В **Заключении** приведены научные результаты, полученные в ходе диссертационного исследования, обоснована практическая значимость предлагаемого подхода к совершенствованию управления системой ГПТ г. Хабаровска.

Основные результаты исследования опубликованы:

1. Оптимизация работы автомобильного пассажирского транспорта в крупном городе (на примере г. Хабаровска) / Материалы четвертой открытой конференции – конкурса научных работ молодых ученых и аспирантов Хабаровского края. Сборник статей под ред. Н.Н. Михеевой. – Хабаровск: 2002. – 0,35 п.л.

2. Пассажирский транспорт в стратегии города Хабаровска / Материалы пятой открытой конференции – конкурса научных работ молодых ученых и аспирантов Хабаровского края, – Хабаровск, 2003. – 0,25 п.л.

3. Состояние городских пассажирских перевозок в городе Хабаровске и направления дальнейшего развития. / Современные проблемы управления на предприятиях Дальнего Востока: Материалы региональной научно-практической конференции / Под ред. А. Е. Зубарева. – Хабаровск: Изд-во ХГТУ, 2003. – 0,30 п.л.

4. Зарубежный опыт организации городского пассажирского транспорта. / «Дальний Восток России: плюсы и минусы экономической интеграции». Материалы международной научно-практической конференции / Под общ. ред. П. А. Минакира. РАН ДВО ИЭИ; Рос. Нац. Комитет по Тихоок. Экон. Сотр.; Международ. Акад. Регион. Сотруд.-Хабаровск: РИОТИП, 2004. – 0,24 п.л.

5. Методы исследования социальных аспектов рынка транспортных услуг г. Хабаровска. Материалы шестой открытой конференции – конкурса научных работ молодых ученых и аспирантов Хабаровского края (экономическая секция). Сборник статей/ Под общей редакцией А. С. Шейнгауза. РАН ДВО ИЭИ. - Хабаровск: «РИОТИП», 2004. – 0,25 п.л.

6. Тарифная политика на ГПТ (на примере Хабаровска). / Материалы седьмой открытой конференции – конкурса научных работ молодых ученых и

аспирантов Хабаровского края (экономическая секция). Сборник статей/ Под общей редакцией А. С. Шейнгауза. РАН. ДВО ИЗИ. - Хабаровск: «РИОТИП», 2005. – 0,34 п.л.

7. Исследование рынка услуг такси г. Хабаровска // Материалы XI международной (четырнадцатой екатеринбургской) научно-практической конференции «Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния». – Екатеринбург: Изд. АМБ, 2005. (в соавт. с Самариным А.Н.), – 0,24 п.л./0,12 п.л.

8. Транспортная подвижность льготных категорий граждан в Хабаровском крае. / Материалы XI международной (четырнадцатой екатеринбургской) научно-практической конференции. – Екатеринбург: Изд. АМБ, 2005 (в соавт. с Демьяненко А.Н.), – 0,3 п.л./0,15 п.л.

9. Совершенствование организационных структур городского пассажирского транспорта // Современные проблемы экономического развития предприятий, отраслей, комплексов, территорий: Материалы международной научно-практической конференции / Под ред. А.Е. Зубарева, И.Т. Пинегиной. – Хабаровск: Изд. Тихоокеан. гос. ун-та, 2006. (в соавт. С Демьяненко А.Н.), – 0,24 п.л./0,12 п.л.

10. Анализ управления системой ГОТ // Материалы XI международной (четырнадцатой екатеринбургской) научно-практической конференции «Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния». – Екатеринбург: Изд. АМБ, 2006. – 0,25 п.л.

11. Потребительские предпочтения населения при выборе способа перемещения (на примере г. Хабаровска) // Пространственная экономика. – 2006. – №2. – 0,33 п.л.

Хмельницкий Василий Вячеславович

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ УПРАВЛЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНЫМ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ
(НА ПРИМЕРЕ Г. ХАБАРОВСКА)**

**Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**