

УЧЕТ ВНЕТРАНСПОРТНОГО ЭФФЕКТА ПРИ ОЦЕНКЕ ИНВЕСТИЦИЙ В ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ

В статье рассмотрены основные вопросы учета внетранспортного эффекта при оценке инвестиций в городской пассажирский транспорт. В современных условиях наибольший интерес вызывает теория и практика оценки эффективности функционирования транспортных систем в экономически развитых странах, где приоритетное значение отдается решению социальных проблем. Это выражается в отказе от одностороннего подхода к транспорту (особенно пассажирскому), при котором учитывается лишь его рентабельность. В результате глубоких изменений в социально-экономических условиях жизни людей в современных условиях возникла потребность осуществления преобразований в транспортном комплексе страны. Это необходимо учитывать при прогнозировании темпов развития отдельных видов транспорта и транспортных систем регионов.

Ключевые слова: транспорт, транспортное обслуживание, транспортные услуги, пассажирские перевозки, инвестиции, инвестиционный проект.

Острота проблем транспортного обслуживания отраслей национальной экономики связана со многими факторами: непрерывными стохастическими изменениями экономических взаимосвязей; «скачкообразным» ростом цен на сырье и транспортные услуги; неэффективной работой транспорта и др. Вместе с этим низкий уровень качества транспортных систем и невысокая их производительность порождает негативные последствия: например, при снижении средней скорости движения по дорогам на 10–15%, стоимость перевозок возрастает на 25–30%, а стоимость эксплуатации автомобиля в 2,5–3,4 раза. Неудовлетворительное состояние покрытия дорог повышает износ шин в 1,15–1,80 раза; срок службы автомобиля может сокращаться почти на 30%, а производительность – более чем в два раза; увеличивается также расход топлива. Ежегодно из-за неудовлетворительных дорожных условий увеличивается количество дорожно-транспортных происшествий.

Перечень описанных выше проблем не является исчерпывающим, однако характерен и для грузового, и для пассажирского транспорта. Разработка новых методов комплексной оценки систем с использованием дополнительных оценочных критериев позволит наиболее точно описать роль транспорта в конкретных экономических процессах.

Транспортные услуги оказываются различными видами транспорта, которые образуют межотраслевой комплекс, имеющий сложную структуру и оказывающий многообразное воздействие на социально-экономическое развитие, как регионов, так и страны в

целом. Это затрудняет выработку концепции системного анализа и оценки эффективности транспортного процесса. В настоящее время наиболее известны результаты исследований в области комплексной эффективности транспортных систем Л.В. Канторовича, Т.С. Хачатурова, М.С. Фишельсона, Д.С. Самойлова, А. Аррака, Г.В. Болоненкова, В.Н. Лившица, М.П. Улицкого, В.Я. Ткаченко, Л. Тупчинского, И.М. Якушкина и других авторов.

В современных условиях наибольший интерес вызывает теория и практика оценки эффективности функционирования транспортных систем в экономически развитых странах, где приоритетное значение отдается решению социальных проблем. Это выражается в отказе от одностороннего подхода к транспорту (особенно пассажирскому), при котором учитывается лишь его рентабельность.

В результате глубоких изменений в социально-экономических условиях жизни людей в современных условиях возникла потребность осуществления преобразований в транспортном комплексе страны, которая нашла свое отражение в «Программе модернизации транспортной системы России». Это необходимо учитывать при прогнозировании темпов развития отдельных видов транспорта и транспортных систем регионов [1], [2]. В краткосрочной перспективе можно ожидать, что и при высоких темпах автомобилизации маршрутный пассажирский транспорт в России сохранит свою доминирующую роль. Об этом свидетельствует и опыт зарубежных стран.

Оценка эффективности инвестиционных проектов в сфере городского пассажирского

транспорта – это сложная комплексная задача. Решение этой задачи требует комплексного, системного подхода, т.к. оценка эффективности перевозок пассажиров в городах связана с определением различных видов эффектов от организации движения.

Эффект от рациональной организации пассажирских перевозок можно условно разделить на прямой и косвенный. Прямой эффект в основном состоит в увеличении прибыли перевозчиков и, соответственно, в увеличении суммы налогов в бюджеты различных уровней. Косвенный эффект выражается в экономии времени пассажиров в пути, Уменьшении времени ожидания на остановочных пунктах, обеспечении высокого уровня безопасности, сокращении экологической нагрузки на окружающую среду и т.п.

В целом эффективность инновационных проектов в области городского пассажирского транспорта проявляется в комплексной оценке части валового регионального продукта, обеспечиваемого поступлениями от перевозок пассажиров, включая экономические, социальные, технические, технологические и экологические аспекты.

Под внутранспортным эффектом можно понимать выгоды или потери от перевозок пассажиров, которые не отражаются на финансовых результатах деятельности перевозчика. Такой эффект целесообразно учитывать при сравнении конкурирующих видов транспорта; при разработке инвестиционных проектов пассажирского транспорта по обслуживанию новых (строящихся) микрорайонов городов; при обосновании механизма государственного регулирования рынка пассажирских перевозок на муниципальном и региональном уровнях [3].

Точно рассчитать величину внутранспортного эффекта (или его отдельных параметров) в рамках обоснования инвестиционного проекта практически невозможно. Однако даже укрупненный расчет внутранспортного эффекта может дать инвестору представление о дополнительных выгодах проекта, а также может позволить выявить потенциальных соинвесторов и возможные дополнительные источники дохода от проекта.

Зачастую инвестором в проектах по организации пассажирских перевозок в городах является муниципалитет (цели развития транспорта в разных городах, как правило, совпадают). Это дает возможность достаточно точно определить

комплекс параметров внутранспортного эффекта и оценить количественно его значение, требуемое для принятия решения о реализации инвестиционного проекта. Параметры внутранспортного эффекта при организации пассажирских перевозок в городах можно систематизировать по типу проводимых мероприятий.

1. Разработка новой или совершенствование существующей маршрутной схемы (строительство новых путей сообщения):

- создание или развитие новых производственных предприятий;
- развитие районов тяготения новых объектов транспортной инфраструктуры;
- увеличение числа рабочих мест;
- наращивание внешнеэкономических связей города;

– увеличение стоимости объектов недвижимости;

– повышение качества обслуживания пассажиров;

– экономия времени населения города на перемещения;

– улучшение культурного, бытового, медицинского обслуживания жителей города;

– повышение безопасности населения;

– ухудшение экологической ситуации в зоне строительства и функционирования новых объектов транспортной инфраструктуры.

2. Повышение качества обслуживания пассажиров в пути и на остановочных пунктах (автовокзалах, автостанциях):

– экономия времени пассажиров и пешеходов;

– повышение производительности труда работников нетранспортной сферы за счет снижения усталости, накопленной в пассажирском транспорте;

– эффект от коммерческой эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры.

3. Обеспечение безопасности перевозок пассажиров:

– снижение количества пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП);

– снижение материального ущерба от ДТП;

– уменьшение задержек в пути транспортных средств и пассажиров, связанных со снижением пропускной способности путей сообщения при возникновении ДТП;

– повышение транспортной, экологической, экономической безопасности.

Как отмечалось выше, эффективность инвестиционных проектов в области городского пассажирского транспорта проявляется в комплексной оценке части валового регионального продукта, обеспечиваемого поступлениями от перевозок пассажиров. Величину внутранспортного эффекта от совершенствования пассажирских перевозок с учетом разработанной классификации можно определить как сумму экономии времени пассажиров и пешеходов в пути; социального эффекта, связанного с по-

вышением качества обслуживания пассажиров; величины снижения ущерба от ДТП; увеличения прибыли предприятий нетранспортной сферы; эффекта от коммерческой эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры. Полученное значение необходимо корректировать с учетом отрицательных факторов: ущерб от отчуждения земель на транспортное строительство; дополнительные расходы на транспортную безопасность, охрану окружающей среды и т. п.

10.09.2014

Список литературы:

1. Белокуров, В.П. Управление эффективностью пассажирских перевозок в городах курортных зон в летний период (на примере г. Геленджика) / В.П. Белокуров // Воронежский научно-технический Вестник. – 2014. – № 1(7). – С. 13–25.
2. Загорский, И.О. Методика оценки уровня обеспечения безопасности перевозки пассажиров как показателя качества транспортного обслуживания / И.О. Загорский, П.П. Володькин // Вестник Тихоокеанского государственного университета. – 2009. – № 1. – С. 267–274.
3. Турпищева, М.С. Методика оценки качества системы пассажирских автоперевозок / М.С. Турпищева, Е.Р. Нургалиев // Вестник Астраханского государственного технического университета. – 2014. – № 1(57). – С. 42–46.

Сведения об авторах:

Коновалова Татьяна Вячеславовна, заведующая кафедрой организации перевозок и дорожного движения Кубанского государственного технологического университета, кандидат экономических наук, доцент

Надирян София Леоновна, ассистент кафедры организации перевозок и дорожного движения Кубанского государственного технологического университета

Папазьян Марина Вагимовна, студентка Кубанского государственного технологического университета

350072, г. Краснодар, Московская 2, корпус В, e-mail: sofi008008@yandex.ru