Пумбрасова Н.В.
Ст. преподаватель
ФГОУ ВПО ВГАВТ
г. Н.Новгород

К вопросу обоснования модели обновления основных средств социально – значимых организаций (на примере городского пассажирского транспорта)

В статье рассматриваются вопросы обновления основных средств социально – значимых организаций на примере городского пассажирского транспорта. Систематизированы критерии и ограничения модели обновления основных средств городского пассажирского транспорта. Особое внимание уделено источникам финансирования обновления основных средств. Приведенные в статье предложения *могут быть использованы социально-значимыми организациями в своей практической деятельности.*

Важнейшим условием функционирования большинства предприятий и организаций является их обеспеченность современными основными средствами. Наиболее остро данная проблема сегодня ощущается у социально – значимых организаций, финансируемых из бюджета соответствующего уровня. Однако обновление основных средств таких объектов является удовлетворением стратегических потребностей общества в новых, более совершенных в техническом, технологическом, экономическом и др. отношениях средствах труда, обеспечивающих населению страны предоставление товаров и услуг надлежащего качества и в должном количестве.

Именно к таким социально – значимым организациям можно отнести городской пассажирский транспорт. Сегодня в России почти три четверти населения проживают в городах, но городской пассажирский транспорт по своей сути остается дотационным, т.к. доходы от продажи билетов покрывают транспортные издержки не более чем на 35-45%. В таких условиях говорить о своевременной замене основных средств городского пассажирского транспорта достаточно сложно. В последние годы в секторе городского и пригородного пассажирского транспорта сокращается численность и увеличивается средний возраст парка подвижного состава. Значительная часть инфраструктурных объектов и систем городского транспорта предельно изношена и морально устарела, а существующая на сегодняшний день система правовых и экономических отношений не стимулирует технического обновления и привлечения в данный сектор частного капитала.

Выступая в 2005 г. в Госдуме министр транспорта И.Левитин отметил, что износ основных средств городского транспорта в среднем по России составляет свыше 60%. По его словам, ежегодная потребность городского транспорта составляет 12 тыс. автобусов, тогда как в 2005 г. городские транспортные парки планировали закупить 3,5 тыс. автобусов, 300 троллейбусов и

100 трамваев. В результате в большинстве городов обеспеченность городского транспорта подвижным составом не превышает 65 – 70%, а социально не защищенные слои населения вынуждены значительно сократить свою транспортную мобильность.

В сложившихся условиях необходима разработка специальной модели обновления основных средств предприятий городского пассажирского транспорта. К характеристикам такой модели можно отнести систему критериев (признаков, на основании которых производится принятие решения), ограничивающие факторы и механизм поиска и реализации решений (в первую очередь в части возможных источников финансирования разрабатываемых мероприятий).

Для социально – значимых организаций речь не может идти лишь о получении экономического эффекта от реализации намечаемых мероприятий. В первую очередь необходимо рассматривать социально – экономические последствия, заключающиеся в обеспечении потребности населения социально-значимыми товарами и услугами.

Учитывая специфику предприятий городского пассажирского транспорта, рассмотрим основные критерии обновления их основных средств:

1. Повышение мобильности населения и экономии его времени за счет увеличения провозной способности городского пассажирского транспорта путем выпуска на линию как можно большего числа подвижного состава.

2. Обеспечение высокого качества транспортного обслуживания населения в первую очередь по таким направлениям, как:

- повышение комфортабельности перевозок (машиностроительные предприятия используют новые технологии, передовой опыт развитых стран при производстве и восстановлении объектов основных средств, делая их более мощными, комфортными);

- снижение аварийности работы городского пассажирского транспорта.

3. Улучшение экологической обстановки в городе в первую очередь за счет использования электротранспорта общественного пользования.

4. Снижение провозной платы за перевозку в первую очередь за счет повышения конкуренции между разными видами городского транспорта.

К ограничивающим развитие городского пассажирского транспорта факторам можно отнести следующее.

1. Узость форм финансирования. Многие социально – значимые объекты, в том числе и предприятия городского пассажирского транспорта, являются бюджетными или убыточными (чаще и то и другое). Поэтому при поиске источников финансирования обновления основных средств у них отсутствует выбор: он ограничивается только средствами бюджетов и небольшим объемом собственных источников (амортизация, прибыль).

2. Остаточный принцип финансирования. Например, на нужды муниципального транспорта редко выделяется более 5% средств соответствующего бюджета. А, учитывая, что в 2006 г. в результате исключения из ФЦП «Модернизация транспортной системы России 2002-2010 г.г.» подпрограммы "Реформирование пассажирского транспорта общего пользования" прямое

участие в финансировании городского пассажирского транспорта федерального бюджета невозможно, то говорить о приоритетном направлении развития именно этой группы социально-значимых предприятий не приходится.

3. Проблема распределения ограниченного объема средств по различным направлениям использования: финансирование текущей деятельности, направление средств на социальное развитие, обновление основных средств. Поскольку имущество социально-значимых организаций находится, как правило, в государственной или муниципальной собственности, то у работников этих организаций заинтересованность в направлении средств именно на обновление основных средств невелика. Тем более что чаще всего само транспортное предприятие и не определяет приоритетность каждого из указанных выше направлений расходования бюджетных средств.

4. Финансирование городского пассажирского транспорта в основном на текущий плановый период (год), что не дает возможности эффективного использования ограниченных средств между способами обновления: приобретение нового, капитально-восстановительный ремонт и модернизация.

5. Высокая стоимость новых единиц подвижного состава, что существенно ограничивает масштаб обновления и, в некоторых случаях, его качество.

6. Необходимость обновления основных средств как подвижного состава, так и транспортной инфраструктуры.

Все перечисленные критерии и ограничения сводятся к одной группе вопросов, тормозящих развитие городского пассажирского транспорта – недостаток или отсутствие источников финансирования обновления основных средств, что влияет на темпы и масштаб этого процесса. Очевидно, что при решении данного вопроса очень важна позиция органов власти: с одной стороны городской пассажирский транспорт выполняет социально – значимую функцию – обеспечивает мобильность населения, дает возможность ему удовлетворять транспортные потребности, с другой стороны, дотационность таких предприятий – это очередная «головная боль» по поводу того, где взять средства. Если органы власти понимают важность решения вопросов развития городского пассажирского транспорта, то, как правило, средства на его развитие находятся.

Мировая практика выработала несколько вариантов механизмов поиска и реализации решений по обновлению основных средств городского пассажирского транспорта. В ряде стран мира используют практику банковского кредитования социально-значимых организаций: банковские льготные (под 6-8%) кредиты, выдаваемые организациям на весьма значительный срок (8-10 и более лет) под залог имеющихся в распоряжении основных средств или под гарантии государственных организаций. Эта система успешно используется во всем мире уже более 30 лет.

В современных условиях при поиске источников обновления основных средств социально-значимых объектов целесообразно рассмотрение возможностей многоканального финансирования, предусматривающего участие всех видов бюджетов: федерального, областного и муниципального, а также привлечение негосударственных инвесторов.

влечение негосударственных инвесторов.

Сегодня с учетом существующих межбюджетных отношений и дотационности большинства местных бюджетов участие федерального бюджета возможно через межбюджетную политику. Региональный и местный бюджеты не в состоянии на прямое финансирование, причем такие механизмы как лизинг транспортных средств и дорожной техники, бюджетное субсидирование кредитной ставки, предоставление банкам государственных гарантий по капиталам, привлекаемым для финансирования инвестиционных проектов регионального и местного значения, значительно упрощают решение рассматриваемого вопроса. Поэтому при наличии законодательного регулирования доля привлеченных средств по нашей оценке будет постоянно возрастать, размещаться они будут на конкурентной основе. Естественно, это потребует применения новых механизмов привлечения частных инвестиций.

К относительно новым механизмам поиска и реализации решений в части обновления основных средств городского пассажирского транспорта можно отнести транспортные концессии. Следует напомнить, что в России концессии – совсем не новое явление, поскольку еще в 1866 г. А.Струве выиграл конкурс на концессию по строительству городской железной дороги в г. Киеве, благодаря которой в России в 1892 г. появилась первая трамвайная линия.

В целом, говоря о развитии материальной базы городского пассажирского транспорта как социально-значимого объекта, следует отметить, что далеко не все источники обновления его основных средств на сегодняшний день используются в полном объеме. Так до настоящего времени в России весьма ограниченно используется такое направление деятельности, как реклама на общественном транспорте (как снаружи, так и изнутри). Не всегда применяемые финансовые модели развития городского пассажирского транспорта исходят из принципа, что расходы на дотации убыточным маршрутам не должны превышать суммы доходов от продаж лицензий прибыльным. Такой подход обеспечивает справедливое отношение ко всем участникам рынка, мотивирует инвестиции в транспорт и предполагает внедрение современных систем менеджмента.

В заключение следует сказать, что такой социально-значимый объект как городской пассажирский транспорт общего пользования является важнейшей составной частью городской инфраструктуры. Развитие городов и городского транспорта взаимно обусловлено: численность и размещение населения в городах формируют объемы и направления пассажиропотоков, определяя нагрузку на пассажирский транспорт, а развитие транспорта в свою очередь улучшает условия жизнедеятельности населения, предприятий, организаций, объектов культурно-бытового назначения. Поэтому решение вопроса относительно своевременного обновления основных средств городского пассажирского транспорта требует применения современных моделей, учитывающих существующие ограничения и возможные последствия.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Якобсон, Л.И. Государственный сектор экономики: экономическая теория и политика. -М.: ГУ ВШЭ, 2000
2. Косой, Ю.М. Экономика городского электрического транспорта. - Н.Новгород: Литера, 1997