

ОТРАСЛЕВАЯ И РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

И. И. Шлиппе¹,
МАДИ
(Москва, Россия)

Т. С. Оганесян²,
МАДИ
(Москва, Россия)

АНАЛИЗ УСЛОВИЙ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГОРОДСКИМ АВТОБУСНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Представленная статья посвящена детальному анализу и исследованию этапов развития рынка пассажирских перевозок автобусным транспортом. В связи со становлением новой парадигмы управления на городском наземном общественном транспорте возникает необходимость создания конкурентной среды на рынке путем эффективного распределения маршрутной сети города. В рамках поставленной цели предложен метод группировки маршрутов, в основе которого будут лежать средние взвешенные показатели рентабельности. В качестве предмета исследования взята маршрутная сеть города Москвы, при анализе и категоризации маршрутов которой можно определить степень вариации показателя доходности маршрута. На основании полученных данных делается вывод о целесообразности более детальной диверсификации маршрутного портфеля для его дальнейшего распределения между перевозчиками пассажиров на регулярных городских автобусных маршрутах.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, городской автобусный транспорт, рентабельность автобусных маршрутов.

THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE PUBLIC BUS TRANSPORT MARKET

The paper presents a detailed analysis of the market development stages of public transport bus services. Establishment of a new management model on the urban

¹ Шлиппе Ирина Игоревна, к.э.н., доцент экономического факультета; e-mail: ir_ig_sch@mail.ru

² Оганесян Тамара Сумбатовна, аспирант экономического факультета; e-mail: oganesyan.91@mail.ru

ground public transport entails a need to create a competitive market, through effective distribution of the city route network. As part of this goal we propose the route grouping method based on weighted average profitability and investigate some Moscow route network. The analysis and classification of these routes can determine the degree of variation in the route profitability. Drawing on the data obtained, we offer certain conclusions concerning the feasibility of a more detailed diversification of route portfolio followed by its further distribution among passenger carriers on regular urban bus routes.

Key words: passenger transportation, public bus transport, profitability of bus routes.

Введение

На сегодняшний день рынок пассажирских перевозок наземным городским общественным транспортом претерпевает ряд изменений, происходит формирование новой модели управления, в основе которой лежит принцип интеграции перевозчиков всех форм собственности в единую сеть наземного городского общественного транспорта. Измененная парадигма управления региональным рынком автобусных перевозок предусматривает конкурсное распределение маршрутной сети города между негосударственными операторами. Такой принцип позволяет сделать отрасль более «прозрачной», так как доходная часть у переводчика формируется из средств бюджета города Москвы и по результатам совершенной транспортной работы.

Проблеме организации транспортного обслуживания и взаимодействия между государством и негосударственными операторами посвящен ряд работ отечественных ученых, таких как: И. В. Спирин, А. А. Сериков, А. Г. Чурилов, С. А. Свиридов, А. В. Гринченко, А. Л. Кирьянов, Е. А. Василенко. В работах И. В. Спирина, А. Г. Чурилова, С. А. Свиридова и Е. А. Василенко особое внимание уделялось вопросам регулирования отрасли, в частности высказывалось мнение, что предприятия с полным государственным участием «...не являются рентабельными и, что еще важнее, не обеспечивают необходимый уровень обслуживания, отвечающий возросшим социальным требованиям» [Василенко, 2004, с. 68]. Также, по мнению профессора И. В. Спирина, следует обратить особое внимание, что до недавнего времени не существовало необходимого перечня нормативно-правовой документации по обеспечению ГМЗ (городской муниципальной заказ), и связано это с отсутствием у заказчиков достаточного уровня подготовки в вопросах эксплуатации ГМЗ [Спирин, 2007, с. 102]. В подтверждение сказанному стоит отметить, что в 2005–2006 гг. рынок пассажирских перевозок находился на стадии формирования новой законодательной базы, которая позволила бы систематизировать процессы организации и эксплуатации городских маршрутов перевозчиками различных форм собственности, а также вывести отрасль на более высокий уровень организации.

В пользу привлечения негосударственных операторов говорится и в работе П. П. Володькина и В. В. Ланских, согласно которой «...чем выше уровень развития городского пассажирского транспорта... и при ограниченности бюджетных ресурсов многие задачи могут эффективно решаться посредством привлечения частного капитала» [Ланских, Володькин, 2013, с. 1469].

Положения, изложенные выше, находят отклики и в исследованиях зарубежных ученых — Стива Райта (Steve Wright) и Дидье ван де Вельде (Didier van de Velde). Например, доктор Стив Райт в своей работе в положительном ключе рассматривает присутствие частного сектора на рынке пассажирских перевозок, предлагая строить взаимодействие между государством и исполнителями услуги — операторами через посредника — Public Transport Authorities (далее — РТА) — орган государственного управления в сфере общественного транспорта. Нормативная база определяет функции РТА и регламентирует рамки его взаимодействия с перевозчиками. К одним из основных функций РТА автор относит: бюджетное планирование, организацию обслуживания маршрутов перевозчиками путем проведения конкурсных процедур и услуги консультативного характера. В некоторых случаях может быть предусмотрена возможность расширения полномочий, позволяющая РТА внедрять изменения в процессы регулирования всей отрасли. В заключении делается вывод, что эффективное внедрение такой системы управления на рынке городского пассажирского транспорта будет одинаково выгодным как для самого РТА и города в целом, так и для оператора в частности [Steve Wright, 2015]. Такого же принципа придерживаются в своих работах А. Г. Чурилов и С. А. Свиридов, предлагая делегировать полномочия третьему лицу и осуществлять логистический подход к управлению пассажирским транспортом, который предполагает объединение «...«отдельных участков перевозочного процесса» в единую систему, способную обеспечить качественные транспортные услуги населению при минимальных затратах» [Чурилов, 2004, с. 66; Свиридов, 2004, с. 108].

В работе другого зарубежного ученого — Дидье ван де Вельде речь идет о наиболее эффективных, по мнению автора, методах организации работы городского наземного общественного транспорта. Задача состоит в выборе между регулируемым и не регулируемым со стороны государства рынке пассажирских перевозок. Рассматривая опыт стран Европы на момент проведения исследования, Дидье ван де Вельде указывает на растущее число частично регулируемых рынков с возрастающей долей частного сектора и использования механизма конкурсного распределения маршрутной сети. Итогом служит заключение, что за тендерными процедурами, которые основаны на государственной инициативе, лежит будущее отрасли [Didier van de Velde, 2003].

На основании вышеизложенного стоит отметить, что практика применения конкурсных процедур для распределения государственного заказа на оказание услуг по обеспечению транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования становится все более распространенной, а специфика рынка с очевидным преобладанием доли льготных категорий граждан в общей величине перевозки характеризует услугу как социально значимую (см. табл. 1), что, в свою очередь, определяет данную сферу деятельности как приоритетное направление государственной политики регулирования автотранспортной деятельности.

Таблица 1

**Динамика изменения величины перевозки пассажиров
за I полугодие 2013–2015 гг. (тыс. чел.)**

<i>Показатели</i>	<i>2013 г.</i>	<i>2014 г.</i>	<i>2015 г.</i>	<i>Удельный вес (%)</i>		
				<i>2013 г.</i>	<i>2014 г.</i>	<i>2015 г.</i>
Перевозка всего	531 350,192	547 914,455	560 936,240	100	100	100
<i>в том числе:</i>						
Льготная перевозка (пассажиры, имеющие право на бесплатный проезд)	263 854,162	251 560,806	252 618,807	49,7	46,0	45,0
Платная перевозка (пассажиры, полностью или частично оплачивающие свой проезд)	270 842,312	298 928,131	308 317,433	51,0	54,6	55,0
<i>в том числе:</i>						
Школьники и студенты	35 766,278	35 642,482	38 495,735	6,7	6,5	6,9

Источник: составлено авторами на основании данных ГУП «Мосгортранс».

Таким образом, динамично развивающийся региональный рынок пассажирских перевозок требует определения новых методов формирования государственного заказа для конкурсного распределения автобусных маршрутов городской сети между перевозчиками различных форм собственности. Именно решению данной проблемы посвящена представленная работа.

Анализ, формирование и развитие рынка пассажирских перевозок

Отечественный рынок пассажирских перевозок с начала XX в. формировался стихийно, постепенно возникали новые игроки (негосударственные операторы), так как муниципальный перевозчик (ГУП «Мосгортранс») не был способен в полной мере удовлетворить спрос на оказываемую им услугу. Складывающиеся обстоятельства требовали какого-либо регулирования рыночных процессов, в связи с чем формировалась нормативно-правовая база.

Хронологически можно выделить *три этапа нормативно-правового становления и развития рынка пассажирских перевозок*.

I. Этап зарождения первичных нормативно-правовых актов рыночного регулирования перевозочной деятельности, который связан со вступлением в силу распоряжения первого заместителя Премьера Правительства Москвы от 20 апреля 1998 г. № 336-РЗП «Об упорядочении деятельности в сфере перевозок населения Москвы коммерческими маршрутами автобусов и микроавтобусов».

Изначально это распоряжение носило временный характер, в связи с чем в документе недостаточно точно были определены правовые границы участников рыночных взаимоотношений, отсутствовал порядок вхождения и дальнейшее взаимодействие на рынке пассажирских перевозок автобусным транспортом. Также не были определены ни принципы, ни сроки, в которые конкурсной комиссией при Управлении транспорта и связи Правительства Москвы (ныне Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы) рассматриваются и согласуются решения по маршруту, предоставляемому коммерческим оператором. В перечне документов, предоставляемых перевозчиком для участия в конкурсе на обслуживание городского маршрута, отсутствовало обоснование расчета тарифа на перевозку, устанавливаемого частным оператором, что не позволяет проанализировать структуру расходов частного перевозчика и степень подтверждения выбранной величины тарифа.

В довершение можно отметить, что само наличие такого распоряжения в тех исторических и рыночных реалиях, в которых оно было сформировано, послужило катализатором к развитию ныне существующего рынка пассажирских перевозок наземным транспортом.

II. Этап формирования устойчивой нормативно-правовой базы регулирования функционирования частного сектора на рынке. Данный этап характеризуется принятием постановления Правительства Москвы от 20 июня 2006 г. № 421-ПП «О порядке организации в городе Москве регулярных городских автобусных маршрутов». С принятием постановления № 421-ПП произошло формирование Реестра регулярных

городских автобусных маршрутов путем мониторинга и систематизации коммерческой маршрутной сети города.

В этот период рынок пассажирских перевозок уже обретал формы организованной структуры и относился к типу высококонцентрированного [ФАС России, 2014] с преобладанием доли государственного перевозчика — 70% [Официальный сайт ДТиРДТИ...]. Это можно подтвердить, используя индекс Герфиндаля (он же индекс Герфиндаля—Гиршмана), который определяется как сумма квадратов рыночных долей имеющих предприятия на рынке [Макконнелл, Брю, 2008, с. 141–143] и имеет вид:

$$\text{ИГГ} = (S_1)^2 + (S_2)^2 + (S_3)^2 + \dots + (S_n)^2,$$

где $S_1, \dots, S_n$ — доли рынков 1-го и n -го предприятий соответственно.

И коэффициент концентрации — сумма рыночных долей четырех крупных игроков в общем объеме рынка:

$$R = \sum_{k=1}^n S_k.$$

Полученные результаты — ИГГ = 3543 и $R = 78\%$ — указывают на высококонцентрированный рынок и присутствие игрока — монополиста (ГУП «Мосгортранс»).

Распределение маршрутной сети города происходило на основании конкурса, с учетом всех этапов введения маршрута в эксплуатацию, регламентированных в настоящем постановлении. Но стоит отметить, что, во-первых, при формировании маршрута юридическое лицо — коммерческий перевозчик — подает заявку на его открытие, и после согласования он выносится на конкурс, в итоге по факту этот же перевозчик обслуживает заявленный им маршрут, из чего отсутствует факт наличия конкуренции за право обслуживания маршрута. Во-вторых, при процедуре прекращения действия регулярного городского автобусного маршрута не учитывается мнение исполнителя — перевозчика, отсюда факт одностороннего принятия решения, не учитывающего другую сторону договора. Анализ условий, согласно которым маршрут может быть вынесен на рассмотрение для дальнейшей ликвидации, свидетельствует о причинах, не зависящих от перевозчика (несоответствие улично-дорожной сети и инфраструктуры для перевозки; отсутствие стабильности в пассажиропотоке и изменение плана транспортного обслуживания).

III. Этап образования новой модели управления пассажирскими перевозками. Определяется вступлением в силу постановления Правительства Москвы от 31 октября 2014 г. № 643-ПП «Об организации транспортного обслуживания населения в городе Москве». Здесь уже имеет

место быть конкурсное распределение не самого маршрута, а права на его обслуживание.

К преимуществам этапа можно отнести формирование рыночного принципа регулирования деятельности операторов, что связано с процессами интеграции коммерческих перевозчиков в единую общегородскую систему пассажирских перевозок. Если на предыдущих этапах все строилось по системе самофинансирования, то на данном этапе можно говорить о полностью государственном финансировании деятельности. С точки зрения конкурентного преимущества данное обстоятельство носит положительный характер, но при сравнении условий финансирования государственного и частного перевозчиков следует учитывать фактор «бесперебойности». Речь идет о принципах финансирования, прописанных в государственном контракте на оказание услуг по транспортному обслуживанию населения [Официальный сайт РФ в сети Интернет...], где компенсация расходов коммерческому перевозчику происходит постфактум, т.е. предварительно нужно согласовать отчет по выполненному объему работ и поручений (≈ 15 дней), далее при положительном исходе согласования следует выставление счета и оплата исполнителю (≈ 8 дней).

Дальнейшее правовое взаимодействие на рынке пассажирских перевозок между частным и государственным секторами строилось по привилегированному принципу и на основании принятого 13 июня 2015 г. Федерального закона № 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». Сопоставляя условия функционирования на рынке, можно выделить следующие различия (см. табл. 2).

Таблица 2

**Сравнительный анализ нормативно-правовых условий
функционирования между частным и государственным секторами
на рынке пассажирских перевозок**

Государственный перевозчик	Частный перевозчик
<i>Транспортный налог</i>	
Регулируется Налоговым кодексом РФ. Линейный подвижной состав, находящийся на правах хозяйственного ведения и используемый для перевозки пассажиров, не является объектом налогообложения (пп. 4 п. 2 ст. 358 Гл. 28 раздела IX части 2 НК РФ)	Регулируется Налоговым кодексом РФ. Транспортные средства (в том числе автобусы и маршрутное такси) являются объектами налогообложения и облагаются транспортным налогом согласно ст. 358–361 Гл. 28 раздела IX части 2 НК РФ

Государственный перевозчик	Частный перевозчик
<i>Налог на имущество</i>	
Регулируется Законом города Москвы от 5 ноября 2003 г. № 64 «О налоге на имущество организаций». Имущество организаций, финансируемых за счет средств бюджета города, освобождено от налогообложения	Регулируется Налоговым кодексом РФ. В соответствии с принятыми изменениями пп. 8 п. 4 ст. 374 Гл. 30 Раздела IX части 2 в НК РФ (Федеральный закон от 24 ноября 2014 г. № 366-ФЗ), имущество организаций, входящее в I или II амортизационные группы, не облагается налогом
<i>Аренда земли</i>	
Регулируется постановлением Правительства города Москвы от 25 апреля 2006 г. № 273 «О совершенствовании порядка установления ставок арендной платы за землю в городе Москве», в соответствии с которым величина выплат по аренде земельного участка рассчитывается как 0,01% от кадастровой стоимости земельного участка (п. 13.2 Приложения 1 к ПП г. Москвы от 25 апреля 2006 г. № 273)	Регулируется Земельным кодексом РФ и Гражданским кодексом РФ. Величина арендных платежей определяется на основании договора аренды (п. 4 ст. 22 Гл. IV ЗК РФ и ст. 606–625 §1 Гл. 34 части 2 ГК РФ)
<i>Налог на добавленную стоимость</i>	
Регулируется Налоговым кодексом РФ. Согласно налоговому законодательству, не подлежат налогообложению, т.е. освобождаются от уплаты налога, услуги по перевозке пассажиров городским наземным пассажирским транспортом (пп. 7 п. 2 ст. 149 Гл. 21 Раздела VIII части 2 НК РФ).	Регулируется Налоговым кодексом РФ. Как в случае с государственным перевозчиком, коммерческий оператор также попадает под действие Гл. 21 НК РФ. Но так как их деятельность не подразумевает перевозку «...по единым условиям перевозок пассажиров, по единым тарифам за проезд... в том числе с предоставлением всех льгот на проезд...» (пп. 7 п. 2 ст. 149 Гл. 21 Раздела VIII части 2 НК РФ), то они не освобождаются от уплаты НДС

Стоит отметить, что в ходе формирования и развития рынка пассажирских перевозок отсутствовала фактическая конкуренция при распределении маршрутной сети города между перевозчиками двух форм собственности, в связи с чем к основным задачам государственной политики в сфере наземного городского пассажирского транспорта следует отнести формирование конкурентного рынка как для частного, так и для государственного секторов.

Разработка принципа распределения маршрутной сети города методом группировки

На основании изложенного ранее предлагается производить распределение маршрутной сети города по принципу равного долевого участия государственного и частного перевозчиков, предварительно категоризируя маршруты по признаку социальной значимости и доходности. Для этого был проведен анализ доходности маршрутов 1-го автобусного парка ГУП «Мосгортранс» за I полугодие 2014–2015 гг., который позволил выявить, что значение показателя рентабельности меняется с положительного на отрицательное, из чего следует необходимость проведения более глубокого анализа изменения величины рентабельности с предварительной градацией маршрута по пороговым значениям рентабельности.

На основании имеющихся данных была проведена градация маршрутов на группы: *I группа* — маршруты, которые стали рентабельными, — 4%; *II группа* — маршруты, которые стали нерентабельными, — 2%; *III группа* — маршруты, которые остались нерентабельными, но сократили отрицательное значение рентабельности, — 55%; *IV группа* — маршруты, которые ухудшили показатель рентабельности, — 30%; *V группа* — оставшиеся 10% — те, что сохранили положительное значение рентабельности.

Далее рассчитано среднее арифметическое взвешенное показателя рентабельности маршрутов по филиалу, для чего необходимо определить вес (частоту) рассматриваемого признака. В нашем случае признаком является величина рентабельности маршрута (рентабельность основной деятельности) [Ефимова, 2002, с. 81]:

$$R_m = \frac{\text{ПР}}{Z_m} \cdot 100\%,$$

где ПР — прибыль (убыток) на маршруте; Z_m — расходы на осуществление перевозки пассажиров.

Показателем же веса являются расходы на перевозку пассажиров Z_m , а среднюю взвешенную величину рентабельности маршрута можно определять по следующей формуле:

$$\frac{\sum R_{mi} \cdot Z_{mi}}{\sum Z_{mi}},$$

где $\bar{R}$ — средняя рентабельность маршрутов; R_{mi} — рентабельность i -го маршрута; Z_{mi} — затраты по i -му маршруту.

Используя приведенный метод определения средней арифметической взвешенной, получим следующие значения по группам (см. табл. 3).

Таблица 3

**Средний взвешенный показатель
рентабельности маршрута по группам**

Группа	I группа	II группа	III группа	IV группа	V группа
$\bar{R} (\%)$	7,22	–10,60	–34,29	–38,45	13,12

Получив средний взвешенный показатель рентабельности маршрута по группам, для дальнейшего определения вариации данного показателя и последующего планирования и распределения маршрутной сети по признаку доходности необходимо определить средний взвешенный показатель отклонения рентабельности маршрута (2015–2014). Данный расчет был произведен по следующей формуле:

$$\bar{R} = \frac{\sum (R_{mi(2015)} - R_{mi(2014)}) \cdot (3_{mi(2015)} - 3_{mi(2014)})}{\sum (3_{mi(2015)} - 3_{mi(2014)})}.$$

Стоит отметить, что за основу расчета взвешенных показателей рентабельности взят показатель рентабельности перевозок и рентабельности активов предприятия [Ефимова, 2002, с. 81; Петрова, Ганченко, 2009, с. 380].

Исходя из имеющихся значений, были получены следующие результаты (см. табл. 4).

Таблица 4

**Средний взвешенный показатель отклонения
рентабельности маршрута по группам**

Группа	I группа	II группа	III группа	IV группа	V группа
$\bar{R} (\%)$	14,64	–16,07	8,30	22,86	0,11

Полученные результаты отражают средний взвешенный показатель разброса рентабельности маршрута, что предлагается учитывать при распределении маршрутной сети города, формируя диверсифицированный маршрутный портфель, что способствует равнозначному формированию конкурсного лота при проведении конкурентных процедур. В состав диверсифицированного портфеля предлагается включать маршруты каждого вида из представленной группировки, что поможет уравнивать «ценовую» значимость каждого портфеля.

Принцип конкурсного распределения маршрутной сети города имеет широкую практику применения во многих других городах России (например, в Санкт-Петербурге), как и модель комбинированного портфеля, в состав которого входят рентабельные и нерентабельные маршруты. Основным отличием от предложенного диверсифицированного

портфеля является отсутствие более детальной градации по видам доходности маршрута с учетом колебаний показателя рентабельности.

Как отмечалось ранее, доля присутствия на рынке частного и государственного секторов представлена в соотношении 30 и 70% соответственно, с точки зрения конкуренции наблюдаются признаки административной модели регулирования на рынке пассажирских перевозок, а для развития «здоровой» конкурентной среды необходимо провести процедуру перераспределения рыночных долей и от административного регулирования перейти к регулируемому рынку. Описанная ранее модель группировки с дальнейшим распределением может служить одним из инструментариев к формированию новой конкурентной среды. При распределении маршрутной сети предлагается придерживаться равного рыночного участия перевозчиков двух форм собственности. Опыт регулирования рынка пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге может служить примером, на 2014 г. доля участия частного и государственного секторов (ГУП «Пассажиравтотранс») составляла 40 и 60% соответственно, стоит также отметить, что, на основании динамики за 2005–2014 гг. данный показатель колебался и составлял 50% на 50% — частного и государственного секторов. Колебания были вызваны рядом причин, основной из которых можно назвать мировой экономический и финансовый кризис, а также рост количества льготных категорий граждан (см. табл. 5) [Официальный сайт администрации...].

Таблица 5

**Динамика изменения основных показателей рынка
пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге
за 2005–2014 гг.**

Наименование показателя	Ед. изм.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Количество социальных маршрутов ГПТ	Ед.	404	397	422	426	423	430	447	460	463	477
Количество коммерческих маршрутов ГПТ	Ед.	435	429	391	391	370	370	313	313	311	303
Количество льготных категорий граждан	Ед.	27	27	28	28	27	27	28	28	28	29

Анализируя данную таблицу, следует обратить особое внимание на термин «социальные маршруты». На сегодняшний день не имеется

четкого определения маршрута как социального в законодательном порядке, из имеющегося отечественного нормативного опыта можно выделить недавно принятый закон города Севастополя от 29 мая 2015 г. № 147-ЗС «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования в городе Севастополе». Здесь под социально значимыми маршрутами подразумеваются те маршруты, на которых «...применяются меры социальной поддержки отдельных категорий граждан». Ранее, при организации нового социального маршрута в городе Москве, действовали в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 29 июня 2004 г. № 442-ПП «О выполнении Комплексной целевой программы реабилитации инвалидов в городе Москве на 2001–2003 годы и о Комплексной целевой программе «Социальная интеграция инвалидов города Москвы на 2004–2006 годы», по согласованию с Департаментом транспорта и Департаментом социальной защиты населения города Москвы. В данном акте упор также ставится на «...формирование в городе доступной для инвалидов среды жизнедеятельности, включая создание комплексной системы транспортного обслуживания инвалидов», т.е. нет единого принципа обобщения социально значимого маршрута, из чего предлагается ввести ряд определяющих критериев, таких как наличие социальных объектов на маршруте, незаменимость маршрута в связи с выполнением связующей функции между отдаленными населенными пунктами с центром (к таким можно отнести территорию Троицкого и Новомосковского административных округов). К объектам социальной сферы следует относить объекты социальной защиты (например, управление социальной защиты населения), образовательные объекты (школы, детские сады, университеты и др.), а также объекты здравоохранения (больницы, поликлиники и др.).

Градация маршрутной сети города по признаку социальной значимости и доходности может способствовать рыночному участию перевозчиков двух форм собственности. Сложившаяся новая модель управления на рынке пассажирских перевозок формирует более закрытую конкурентную среду между частными перевозчиками, в то время как государственный оператор сохраняет «условия» бесконкурентного участия в перевозке пассажиров. Таким образом, предлагается организация конкурентных процедур на транспортное обслуживание населения при участии как государственного, так и частного секторов, оставляя за государственным перевозчиком функции гаранта бесперебойного исполнителя услуги, закрепив за ним право основного держателя социально значимых маршрутов. Данные преобразования позволяют заметно сократить расходы бюджета города на осуществление транспортной работы и создать конкурентную среду на рынке пассажирских перевозок.

Список литературы

1. Федеральная антимонопольная служба России (ФАС РФ), доклад «О состоянии конкуренции в Российской Федерации». — М., 2014.
2. Официальный сайт Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (ДТиРДТИ) — dt.mos.ru
3. Официальный сайт РФ в сети Интернет для размещения информации о размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг — zakupki.gov.ru
4. Официальный сайт ГУП «Мосгортранс» — www.mosgortrans.ru
5. Официальный сайт администрации Санкт-Петербурга — www.gov.spb.ru
6. Закон города Москвы от 5 ноября 2003 г. № 64 «О налоге на имущество организаций».
7. Распоряжение первого заместителя Премьера Правительства Москвы от 20 апреля 1998 г. № 336-РЗП «Об упорядочении деятельности в сфере перевозок населения Москвы коммерческими маршрутами автобусов и микроавтобусов».
8. Постановление Правительства Москвы от 20 июня 2006 г. № 421-ПП «О порядке организации в городе Москве регулярных городских автобусных маршрутов».
9. Постановление Правительства Москвы от 31 октября 2014 г. № 643-ПП «Об организации транспортного обслуживания населения в городе Москве».
10. Постановление Правительства города Москвы от 25 апреля 2006 г. № 273 «О совершенствовании порядка установления ставок арендной платы за землю в городе Москве».
11. Гражданский кодекс Российской Федерации.
12. Налоговый кодекс Российской Федерации.
13. Земельный кодекс Российской Федерации.
14. *Василенко Е. А.* Механизм коммерциализации предоставления социально значимых услуг населению города (на примере общественного транспорта). Диссертация к.э.н. — Ростов-на-Дону: РГУ, 2004. — 68 с.
15. *Володькин П. П., Ланских В. В.* Система пассажирских транспортных перевозок в России и за рубежом. Т. 14, № 4. — Хабаровск: ТОГУ, 2013. — 1469 с.
16. *Ефимова М. Р.* Статистика. — М.: ИНФРА-М, 2002. — 81 с.
17. *Макконнелл К. Р., Брю С. Л.* Экономикс. — М.: ИНФРА-М, 2008. — С. 141–143.
18. *Петрова Е. В., Ганченко О. И., Алексеева И. М.* Практикум по статистике транспорта. — М.: ИНФРА-М, 2009. — 380 с.
19. *Спирын И. В.* Научные основы комплексной реструктуризации городского автобусного транспорта. Диссертация д.т.н. — М.: МГИУ, 2007. — 102 с.
20. *Свиридов С. А.* Повышение эффективности государственного регулирования городского пассажирского транспорта. Диссертация к.э.н. — М.: ГУУ, 2004. — 108 с.
21. *Чурилов А. Г.* Организационно-экономические основы формирования конкурентной среды при реализации муниципального заказа на город-

- ские пассажирские автобусные перевозки. Диссертация к.э.н. — М.: МАДИ (ГТУ), 2004. — 66 с.
22. *Steve Wight*, Ph.D. A European Model for Public Transport Authorities in Small and Medium Urban Areas // *Journal of Public Transportation*. — 2015. — Vol. 18. — No. 2.
 23. *Didier van de Velde*. Regulation and competition in the European Land Transport Industry: some recent evolutions”, 8th Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport Rio de Janeiro (Brasil), 14–18 September 2003.

The List of References in Cyrillic Transliterated into Latin Alphabet

1. Federal'naja antimonopol'naja sluzhba Rossii (FAS RF), доклад «O sostojanii konkurencii v Rossijskoj Federacii». — M., 2014.
2. Oficial'nyjsajt Departamentatransportairazvitijadorozhno-transportnojinfrastrukturnygorodaMoskvy (DTiRDTI) — dt.mos.ru
3. Oficial'nyjsajt RF v seti Internet dlja razmeshhenija informacii o razmeshhenii zakazov na postavki tovarov, vypolnenie rabot, okazanie uslug- zakupki.gov.ru.
4. Oficial'nyj sajt GUP «Mosgortrans» — www.mosgortrans.ru
5. Oficial'nyj sajt administracii Sankt — Peterburga — www.gov.spb.ru
6. Zakon goroda Moskvy ot 5 nojabrja 2003 g. № 64 «O naloge na imushhestvo organizacij».
7. Rasporjazhenie pervogo zamestitelja Prem'era Pravitel'stva Moskvy ot 20 aprelja 1998 g. № 336-RZP «Ob uporyadochenii dejatel'nosti v sfere perevozok naselenija Moskvy kommercheskimi marshrutami avtobusov i mikroavtobusov».
8. Postanovlenie Pravitel'stva Moskvy ot 20 ijunya 2006 g. № 421-PP «O porjadke organizacii v gorode Moskve reguljarnyh gorodskih avtobusnyh marshrutov».
9. Postanovlenie Pravitel'stva Moskvy ot 31 oktjabrja 2014 g. № 643-PP «Ob organizacii transportnogo obsluzhivanija naselenija v gorode Moskve».
10. Postanovlenie Pravitel'stva goroda Moskvy ot 25 aprelja 2006 g. № 273 «O sovershenstvovanii porjadka ustanovlenija stavok arendnoj platy za zemlju v gorode Moskve».
11. Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii.
12. Nalogovyj kodeks Rossijskoj Federacii.
13. Zemel'nyj kodeks Rossijskoj Federacii.
14. *Vasilenko E. A.* Mehanizm kommercializacii predstavlenija social'no-znachimyh uslug naseleniju goroda (na primere obshhestvennogo transporta), dissertacija k.je.n. — Rostov-na-Donu: RGU, 2004. — 68 s.
15. *Volod'kin P. P., Lanskij V. V.* Sistema passazhirskih transportnyh perevozok v Rossii i za rubezhom. — T. 14. — № 4. — Habarovsk: TOGU, 2013. — 1469 s.
16. *Efimova M. R.* Statistika / M. R. Efimova. — M.: INFRA-M, 2002. — S. 81.
17. *Makkonnell K. R., Brju S. L.* Jekonomiks. — M.: INFRA-M, 2008. — 141–143 s.
18. *Petrova E. V., Ganchenko O. I., Alekseeva I. M.* Praktikum po statistike transporta. — M.: INFRA-M, 2009. — 380 s.
19. *Spirin I. V.* Nauchnye osnovy kompleksnoj restrukturalizacii gorodskogo avtobusnogo transporta, dissertacija d.t.n. — M.: MGIU, 2007. — 102 s.

20. *Sviridov S.A.* Povyshenie jeffektivnosti gosudarstvennogo regulirovanija gorodskogo passazhirskogo transporta, dissertacija k.je.n. — M.: GUU, 2004. — 108 s.
21. *Churilov A.G.* Organizacionno-jekonomicheskie osnovy formirovanija konkurentnoj sredy pri realizacii municipal'nogo zakaza na gorodskie passazhirskie avtobusnye perevozki, dissertacija k.je.n. — M.: MADI (GTU), 2004. — 66 s.