

УДК: 330.322.2:656.96

Н.Р. НУРМАНБЕТОВ

КЫРГЫЗСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА,
ТРАНСПОРТА И АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ Н. ИСАНОВА, Г. БИШКЕК,
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

E-MAIL: NURMANBETOV62@MAIL.RU

N.R. NURMANBETOV

KYRGYZ STATE UNIVERSITY OF CONSTRUCTION,
TRANSPORT AND ARCHITECTURE NAMED AFTER N. ISANOV, BISHKEK, KYRGYZ
REPUBLIC

E-MAIL: NURMANBETOV62@MAIL.RU

АЛТЫМЫШ УУЛУ У.

КЫРГЫЗСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА,
ТРАНСПОРТА И АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ Н. ИСАНОВА, Г. БИШКЕК,
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

, E-MAIL: ULAN93@MAIL.RU

ALTUMYSH UULU U

KYRGYZ STATE UNIVERSITY OF CONSTRUCTION,
TRANSPORT AND ARCHITECTURE NAMED AFTER N. ISANOV, BISHKEK, KYRGYZ
REPUBLIC

, E-MAIL: ULAN93@MAIL.RU

М.Т. ТЕНИЗБЕКОВ

КЫРГЫЗСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА,
ТРАНСПОРТА И АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ Н. ИСАНОВА, Г. БИШКЕК,
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

E-MAIL: MYRZA_0505@MAIL.RU

M.T. TENIZBEKOV

KYRGYZ STATE UNIVERSITY OF CONSTRUCTION,
TRANSPORT AND ARCHITECTURE NAMED AFTER N. ISANOV, BISHKEK, KYRGYZ
REPUBLIC

E-MAIL: MYRZA_0505@MAIL.RU

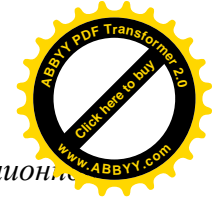
E.mail. ksucta@elcat.kg

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

IMPROVING THE INVESTMENT ACTIVITY OF A TRANSPORT ENTERPRISE

Макалада транспорттук мекеменин чарбалык субъектисине инвестициялык ишмердүүлүктүн маңызын жана теориялык негиздерин изилдөө жана ошондой эле инвестициялык ишмердүүлүктүн натыйжалуулугун жогорулатуу максатында чараларды иштеп чыгуу каралган. Транспорттук жүк ташуунун логистикалык борборлорун түзүү тармагында калктын экономикалык муктаждыктарын камсыздоого багытталган бизнес-долбоорлорду, программалар менен стратегиялык пландарды иштеп чыгуу жана жүзөгө ашыруу талкууланат.

***Чечүүчү сөздөр:** логистикалык борбор, транспорт системасы, ташуу, салымдардын иш жүргүнчүлөрдү жүгүртүүсү, транспорт процесси, баланстык киреше.*



Рассматривается изучение теоретических основ и сущности инвестиционной деятельности хозяйствующего субъекта транспортного предприятия, а так же разработка мероприятия для повышения эффективности инвестиционной деятельности. Разработка и реализация стратегических планов, программ и бизнес-проектов, направленных на обеспечение потребностей экономики населения в сфере создания логистических центров транспортных перевозок.

Ключевые слова: логистический центр, транспортная система, перевозка, пассажиро-оборот инвестиционной деятельности, транспортный процесс, балансовый доход.

This article is devoted to the studying of the theoretical foundations and essence of the investment activity of the economic entity of the transport enterprise, as well as to develop measures to improve the efficiency of investment activities. Development and implementation of strategic plans, programs and business projects aimed at meeting the needs of the economy of the population in the field of transportation are described too.

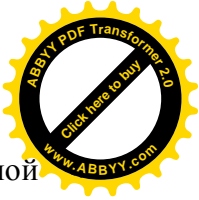
Key words: Logis center, transport system, transportation, passenger - turnover of investment activity, transport process, balance income.

К числу стратегических задач развития транспортного предприятия можно отнести:

- сохранение и увеличение мощностей транспортной системы;
- обеспечение достаточного уровня конкуренции в отрасли;
- создание благоприятных условий для развития предпринимательства;
- стимулирование инвестиционной и предпринимательской активности;
- эффективный государственный контроль над деятельностью транспортных предприятий, занимающих положение естественных монополий и государственная поддержка предприятий, выполняющих социально значимые виды деятельности;
- совершенствование транспортных технологий и техники, развитие инфраструктуры транспорта в целях оптимизации транспортных издержек в экономике;
- повышение уровня транспортной и экономической безопасности;
- создание логистических центров;
- усиление государственного контроля над строительством стратегических объектов транспортной инфраструктуры, повышение эффективности использования государственной собственности на транспорте;
- обеспечение транспортной доступности территорий и мобильности граждан на уровне, формирование конкурентоспособных международных транспортных коридоров, обеспечение оптимальных транспортных условий для развития внешней торговли, интеграцию транспортных и производственно-распределительных процессов, создание мульти модальных перевозочных систем и систем товарораспределения, совершенствование системы тарифного регулирования с учетом интересов пользователей транспортных услуг.

Правительством КР была принята целевая программа «Модернизация транспортной системы КР» (2010 – 2018 годы). Она включает такие подпрограммы, как «Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги», «Международные транспортные коридоры» и др. Программа предусматривает существенное снижение износа основных фондов на железнодорожном транспорте и себестоимости перевозок, увеличение протяженности автодорог общего пользования.

Модернизация транспортной системы позволяет создать новые рабочие места в транспортной отрасли. Формированию международных транспортных коридоров по территории КР придается особая значимость. Транспорт в настоящее время рассматривается как перспективная отрасль специализации страны в международном разделении труда. Возможность эффективно использовать преимущества экономико-географического положения КР между Европейским союзом и интенсивно



развивающимся Азиатско–Тихоокеанским регионом, между Северной Европой Центральной Азией создает существенные дополнительные источники экономического роста.

Потребность в разработке Программы социально-экономического развития города Бишкек (далее - Программа) основывается на необходимости реализовать надежды и запросы горожан на повышение уровня и качества жизни. Попытки решать городские проблемы путем совершенствования существующей системы управления и при имеющихся ресурсах не дают ожидаемого результата. Ключевые проблемы жизнедеятельности города, указаны в Стратегических приоритетах развития города Бишкек на 2014-2018 годы, утвержденные постановлением Бишкекского городского кенеша «Об утверждении Стратегических приоритетов социально – экономического развития города Бишкек – «Город и горожане» на период 2014-2018 годы» от 18 февраля 2014 годам № 70. Программа способствует достижению целей, обозначенных в этом документе: «Город и горожане», «Конкурентоспособная локальная экономика», «Качество городской среды».

Программа определяет цели, задачи, ключевые этапы и механизмы решения проблем. Детальная разработка поставленных Программой задач реализовываться в рамках отдельных отраслевых политик, которые разрабатываться мэрией и приниматься Бишкекским городским кенешем.

В рамках этой Программы особое внимание уделено развитию Городского пассажирского транспорта и дорожного хозяйства.

Ниже приводим содержание Постановление и «Программы социально-экономического развития города Бишкек на 2014-2018 годы «Город открытых возможностей».

Объем пассажирских перевозок за 2015 год составил 224373,8 тыс. пассажиров, темп роста к 2016 году составил 104,7% (за 2015 год – 158933,5 тыс. пассажиров).

Общий пассажирооборот в сравнении с аналогичным периодом прошлого года увеличился на 5,7% и составил 1275446,1 тыс. пассажиров/км.

В том числе Бишкекское троллейбусное управление (БТУ) за отчетный период перевезено 17839,1 тыс. пассажиров, что на 1135,5 тыс. пассажиров больше, чем за аналогичный период прошлого года (106,8%).

Всего осуществлено 397856 рейсов, что на 55402 рейса больше, чем за аналогичный период прошлого года (116,1%).

В эксплуатации находятся 144 пассажирских троллейбуса, которые осуществляют перевозку пассажиров по 9 маршрутным линиям. Кроме этого, на стадии оформления находятся 4 новых троллейбуса. Протяженность городской контактной сети составляет 210 км, кабельной сети - 147,5 км, имеется 19 тяговых преобразовательных подстанций и 11 диспетчерских пунктов. В среднем в отчетный период ежедневно на линию выходило 95 троллейбусов, что на 17,3% больше, чем в аналогичный период прошлого года (81 троллейбус).

Доходы предприятия за 12 месяцев 2016 года составили 150,8 млн. сом, в том числе получено субсидий из местного бюджета 63,8 млн. сом, выручка с линии 75,4 млн. сом, реализация проездных билетов 2,4 млн. сом, прочие доходы 9,2 млн. сом. Доходы предприятия без учета бюджетных субсидий увеличены на 11,8 млн. сом по сравнению с 2015 годом. Балансовые расходы предприятия за 2016 год составили 193,3 млн. сом и балансовые убытки 42,5 млн. сом. Кредиторская задолженность предприятия снижена на 4,5 млн. сом в сравнении с 2015 годом и составляет 7,8 млн. сом.

В рамках проекта «Развития общественного транспорта г. Бишкек» финансируемого Европейским банком реконструкции и развития в троллейбусный парк в 2016 году поступило 19 новых троллейбусов, 5 единиц вспомогательной техники (автокран, спецавтовышки, экскаватор), приобретенных за счет кредитных и грантовых



средств. Поставка последнего в рамках этого проекта низковольтного троллейбуса ожидается в феврале 2017 года.

Проведены тендеры на реконструкцию энергохозяйства, поставку контактного провода и кабеля. Запланировано объявление тендера на закупку моечного комплекса и опор контактной сети в I квартале 2016 года, непосредственная поставка ожидается в III квартале 2016 года.

Бишкекским пассажирским автотранспортным предприятием за 2015 год перевезено 36774,4 тыс. пассажиров, что составило 99,5% к 2016 году (2015 год – 36940,7 тыс. пассажиров).

На балансе предприятия имеется в рабочем состоянии 215 автобусов, 98 автобуса простаивают в ожидании ремонта, подлежат к списанию 147 автобусов.

В среднем ежедневно на линию выходило 146 автобусов по 15 маршрутам, в аналогичный период 2013 года 149 автобусов по 16 маршрутам (закрыт маршрут № 5 – с.Маевка - 12 мкр. в связи с нехваткой подвижного состава).

Балансовые доходы предприятия за 12 месяцев 2014 года составили 304,2 млн. сом, в том числе выручка с линии – 116,5 млн. сом, реализация проездных билетов - 4,9 млн. сом, заказ – 1,7 млн. сом, прочие доходы - 2,49 млн. сом, субсидии из бюджета – 178,0 млн. сом. Доходы предприятия за вычетом субсидий из городского бюджета уменьшились на 17,1 млн. сом.

Балансовые расходы предприятия в 2014 году составили 331,9 млн. сом, сумма балансового убытка составила 34,1 млн. сом. Кредиторская задолженность БПАТП по состоянию на 1 января 2016 года снижена в сравнении с 2015 годом на 7,95 млн. сом и составляет 269,4 млн. сом.

Наряду с муниципальным транспортом на маршруты города ежедневно выезжают от 2400 до 2500 единиц микроавтобусов 40 коммерческих (частных) фирм, обслуживающих 119 микроавтобусных маршрутов, с плановым выходом 2643 ед. Из них уже более 50% микроавтобусы марки Мерседес-Спринтер.

В целях внедрения прозрачных механизмов сбора линейной фактической выручки в общественном транспорте, в текущем году привлечены международные консультанты (консалтинговая фирма «VLIC» Германия), которыми разработана концепция электронной системы билетирования, механизмы участия города в реализации проекта на условиях государственно-частного партнерства, подготовлен технический отчет, предусматривающий технические и функциональные спецификации к системе безналичных платежей, финансовое моделирование проекта, ведется подготовка конкурсной документации.

Параллельно рабочей группой мэрии ведется разработка проектов необходимых НПА для реализации проекта.

В соответствии с поручением Премьер-министра Кыргызской Республики, мэрией г. Бишкек разработана новая маршрутная схема движения общественного транспорта, с учетом разгрузки улиц в районе ТРК «Ош Базары», устранения дублирования с муниципальным общественным транспортом, подготовлены изменения по 86 схемам движения микроавтобусных маршрутов. В среднесрочной перспективе планируется замена микроавтобусов на общественный транспорт большой вместимости.

Проводилась ежедневная работа по контролю соблюдения схем движения и выхода транспорта фирм-перевозчиков, соблюдения Правил пассажирских перевозок, обеспечена работа 30 контрольно-диспетчерских пунктов.

За 2016 год снято с линии 1973 микроавтобусов до устранения выявленных нарушений, устранены нарушения по 1101 микроавтобусу (внешний вид, состояние салона и т.д.), остальные микроавтобусы не допущены на линию. В рамках постоянно действующей при Управлении городского транспорта комиссии по рассмотрению нарушений в работе всех видов транспорта города Бишкек (проведено 13 заседаний),



приняты дисциплинарные меры к 40 руководителям фирм перевозчиков, рассмотрено 7 случаев нарушения транспортной дисциплины.

В течение 2016 года проведено 7 совместных рейдов с участием сотрудников УДПС ГУВД г. Бишкек, БТУ ГААВиТ при Министерстве транспорта Кыргызской Республики, представителей СМИ, по урегулированию схем движения пригородных маршрутов вокруг ТРК «Ош Базары».

По результатам мониторинга рубрики «Я-репортер» рассмотрено 90 нарушений транспортной дисциплины, 21 водителю микроавтобусов объявлено замечание, 56 водителям объявлен выговор, 7 водителей отстранены от работы на линии до 7 дней, 6 водителей уволены.

Основными проблемами в сфере общественного городского транспорта на сегодняшний день являются:

- недостаточное количество общественного транспорта большой вместимости (троллейбусы, автобусы).

- Анализ имеющегося подвижного состава, а также фактического пассажиропотока, показывает, что в настоящее время для улучшения качества пассажирских перевозок общественным городским транспортом необходимо приобретение 600 автобусов и 20 троллейбусов;

- дублирование микроавтобусной маршрутной сети, маршрутов муниципального общественного транспорта, которое отражается на доходах и рентабельности муниципальных предприятий. Истечение сроков договорных обязательств фирм-перевозчиков;

- несовершенная тарифная политика. Тарифы на проезд в городском транспорте были утверждены в 2012 году. За прошедшее время возросли цены на ГСМ, электроэнергию, отдельные материалы и запасные части, соответственно возросли расходы перевозчиков;

- неполное возмещение муниципальным транспортным предприятиям разницы по льготным категориям граждан (субсидии). В том числе не производится возмещение имеющихся льгот на проезд сотрудников Министерства внутренних дел КР.

Таким образом, планирования и осуществления инвестиционной деятельности особо важно имела предварительный анализ, который проводился на стадии разработки инвестиционных проектов и способствовало принятию разумных и обоснованных управленческих решений. Определение показателей возможной экономической эффективности инвестиций, отдачи от капитальных вложений, которые предусматривался проектом. Как правило, в расчетах принимался во внимание временной аспект стоимости денег.

Список литературы

1. Хурман Л.И. Финансовое планирование – инструмент для совершенствования управления предприятием [Текст] / Л.И.Хурман. - 2009.

2. Жданов С.А. Основы теории экономического управления предприятием [Текст] / С.А.Жданов. – М.: Финпресс, 2010.

3. Липсиц И.В. Инвестиционный проект; методы подготовки и анализа [Текст] / И.В. Липсиц, В.В. Коссов. – М.: Издательство БЕК, 1996. -304 с.

4. Райская Н. Исследование инвестиционных процессов в условиях переходной экономики [Текст] / Н.Райская и др. – М.: Экономист, 2009.