

*Work is devoted to creation at the enterprise of mini-shop for sunflower processing for the purpose of increase of profitability of agricultural production.*

**УДК 656-631.145**

## **ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ**

**А.Н.Суслов, студент 4 курс инженерного факультета  
Научный руководитель - А.К. Субаева, кандидат  
экономических наук, доцент  
ФБГОУ ВПО «Ульяновская государственная  
сельскохозяйственная академия»**

*Ключевые слова: пассажирские перевозки, транспортный рынок, пригородные и междугородние перевозки, себестоимость пассажирских перевозок, конкуренция транспортных перевозок.*

*Работа посвящена рынку пассажирских перевозок. При проведении исследования авторами выявлено, что усиливающаяся конкуренция между видами транспорта обуславливает необходимость реализации мероприятий, связанных с повышением эффективности и качества пассажирских перевозок.*

Экономика перевозок является важным разделом экономики железнодорожного транспорта. Перевозки – основная продукция транспорта; увеличение их объемов ведет к росту доходов, снижению себестоимости продукции, росту прибыли транспортных предприятий. Основное назначение пассажирских перевозок – удовлетворение населения в передвижении. Структура пассажирских перевозок дифференцируется по ряду признаков: По видам сообщения – пригородные и дальние перевозки. По временному аспекту очевидным и объективным является преобладание объемов пассажирских перевозок в летнее время. Кроме того, пригородным перевозкам свойственна не только внутригодовая (сезонная), но и, особенно в крупных городах-мегаполисах, внутринедельная и суточная неравномерность передвижения пассажиров. Объемы пассажирских перевозок зависят от численности населения и его подвижности. Количество поездок или пассажиро-километров, приходящихся на 1 жителя в год, называется коэффициентом

транспортной подвижности. Динамика показателей транспортной подвижности отражает изменение объема пассажирских перевозок в стране и уровень материального благосостояния людей, а также материально-технической базы транспорта [1].

Внутригородские перевозки являются наиболее значительными по количеству перевезенных пассажиров. В крупных городах транспортный рынок достаточно конкурентен и представлен метрополитеном, различными видами наземного городского транспорта, личными автомобилями и такси, а также железнодорожным транспортом, которым выполняется значительная часть внутригородских перевозок и значение которого в последние годы по мере роста крупных городов и численности населения в них существенно возрастает. В небольших городах и населенных пунктах транспортный рынок более монополизирован и представлен, в основном, автобусным транспортом и личными автомобилями населения.

**Таблица 1- Динамика показателей транспортной подвижности**

Вид транспорта	2009 г.		2010 г.		2011 г.	
	пассажирооборот		пассажирооборот		пассажирооборот	
	млрд пасс-км	%	млрд пасс-км	%	млрд пасс-км	%
Железнодорожный	167,1	41,0	172,2	44,2	174,7	40,2
Автомобильный, в том числе вне- городские пере- возки	217,6 185,8	— 45,6	168 120,5	— 33,5	182 148	— 34,
Авиационный	54	13,2	86	22,1	111	25,6
Внутренний водный	0,9	0,2	0,7	0,2	1,0	0,2
Морской	0,06	—	0,04	—	0,1	0,1
Всего*	407,8	100	389,4	100	434,8	100

Пригородные перевозки занимают второе место по массовости после внутригородских. Рынок этого вида транспортных услуг представлен железнодорожным, автобусным, а также личным автотранспортом. К целям пригородных поездок, кроме перемещений к месту работы, учебы и по другим личным надобностям, добавляется значительное количество дачных поездок. Большое влияние на окончательный выбор населением определенного вида транспорта оказывает такой неценовой

фактор конкуренции как удобство и надежность расписания.

Ежедневно в пригородном сообщении российскими железными дорогами перевозится около 3,1 млн пассажиров. По данным социологических опросов, более 41% пассажиров пригородных поездов совершают поездки на работу и учебу, около 29% – на дачу. Более 45% всех пригородных пассажиров практически ежедневно пользуются железнодорожным транспортом.

Междугородние перевозки значительно различаются по расстояниям поездки пассажиров. Их можно разделить на местные и дальние перевозки.

Местные перевозки выполняются, в основном, железнодорожным транспортом и автобусами, спрос на которые зависит от удобства времени отправления и прибытия, продолжительности поездки, местонахождения начального и конечного пункта следования, количества багажа, разрешенного к платному и бесплатному провозу, безопасности и комфортности проезда. Перевозки пассажиров на большие расстояния выполняются преимущественно железнодорожным и воздушным видами транспорта и небольшой долей автобусных и водных сообщений. Конкуренция между железнодорожным и авиатранспортом носит как ценовой, так и неценовой характер. Спрос зависит от цены, дохода и цены конкурента, однако сильно дифференцирован по разным группам пассажиров в зависимости от цели поездки. Каждый из видов транспорта в данном сегменте рынка характеризуется своими преимуществами и недостатками, в связи с чем определяющее значение для потребительского выбора имеет соотношение «цена-качество».

Международные перевозки во многом аналогичны дальним. Лидирующее положение на данном рынке транспортных услуг занимает воздушный транспорт. В развитии связей с европейскими и азиатскими странами большую роль также играет железнодорожный транспорт. Он перевозит ежегодно в международном сообщении около 600 тыс. [1].

Обязательным условием рациональности определения сфер использования видов транспорта является обеспечение сопоставимости затрат и условий перевозок по транспортировке. Дело в том, что на разных видах транспорта по-разному учитывают или вовсе не учитывают некоторые элементы текущих издержек. Так, в себестоимости перевозок на автомобильном и речном транспорте не учитывается «дорожная составляющая», т.к. содержание автодорог и речных путей финансируется из дорожных фондов и местных бюджетов. В себестоимость железнодорожных перевозок путевые расходы входят и составляют около 28%. На морском транспорте в себестоимость перевозок не входят за-

траты ледокольного флота. На железных дорогах расходы на маневровые работы по формированию поездов полностью включаются в себестоимость перевозок. Следовательно, при сопоставимых расчетах эти элементы затрат на соответствующих видах транспорта должны быть учтены дополнительно к учитываемым калькуляционным измерителям. Необходимо отметить, что сравнение средних величин себестоимости перевозок и других затрат по видам транспорта неправомерно, так как они определены для установившейся средней дальности перевозок. Так, если средняя себестоимость железнодорожной перевозки пассажиров 35 руб., а автомобильной 500 руб. за 1 т·км, то это еще не значит, что эффективнее железная дорога. Сравнение должно производиться в сопоставимых условиях на конкретном направлении, при одинаковых объемах перевозок. [2].

Себестоимость пассажирских перевозок в 3 раза выше себестоимости грузовых перевозок. Снижение себестоимости пассажирских перевозок только на 1% дает ежегодную экономию эксплуатационных расходов около 1 570 млн. руб. Изменения в экономике страны оказали большое влияние на общий уровень пассажирских перевозок и их эффективность. Увеличение стоимости проезда при снижении общего жизненного уровня населения обусловили снижение доходов от перевозок пассажиров. Эти перевозки стали убыточными. В 2006 г. среднесетевой уровень покрытия расходов доходами по пассажирским перевозкам составил 72,5%, в том числе по пригородным перевозкам – 50,1% и перевозкам дальнего следования – 81,3%. В условиях развития конкуренции на большинстве транспортных рынков привлечение дополнительных объемов пассажирских перевозок, а также пассажиров с других видов транспорта возможно только при организации работы пассажирского комплекса на маркетинговых принципах. Отличительной особенностью рынка пассажирских перевозок от грузовых является то, что это потребительский рынок, и при его анализе и выборе методов воздействия (стимулирования) следует учитывать поведение потребителей транспортных услуг, их психологические особенности и отличительные черты. Конкурентоспособность перевозок транспортного предприятия или вида транспорта может быть оценена на конкретном направлении пассажиропотока соотношением «цена–качество». Для этого необходима информация о полной стоимости поездки, включая затраты, связанные с проездом «от двери до двери», а также учитывающая систему скидок и льгот, предоставляемых различными транспортными компаниями [2].

Таким образом, усиливающаяся конкуренция между видами

транспорта обуславливает необходимость реализации мероприятий, связанных с повышением эффективности и качества пассажирских перевозок: улучшение культуры обслуживания пассажиров в пути следования, увеличение объема услуг, совершенствование тарифной политики и структуры управления.

**Библиографический список:**

1. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев и др., Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса – М.: УМЦ ЖДТ, 2008.

2. Экономика железнодорожного транспорта [Электронный источник] <http://www.htbs-miit.ru:9999/biblio/books/ezht.pdf>

**ECONOMIC FEATURES OF TRANSPORTATION  
OF PASSENGERS**

*Suslov A.N., Subaeva A.K.*

*Keywords: passenger traffic, transport market, suburban and long-distance transportations, cost of passenger traffic, competition of transport transportations.*

*Work is devoted to the market of passenger traffic. At carrying out research by authors it is revealed that the amplifying competition between means of transport causes need of realization of the actions connected with increase of efficiency and quality of passenger traffic.*

**УДК 657**

**БУХГАЛТЕРСКАЯ ОТЧЕТНОСТЬ КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА**

*Г. К. Юсупова, студентка 4 курса экономического факультета  
Научный руководитель – Е. М. Болтунова,  
кандидат экономических наук, доцент  
ФГБОУ ВПО «Ульяновская государственная  
сельскохозяйственная академия» им. П. А. Столыпина.*

**Ключевые слова:** *коммерческий банк, бухгалтерская отчетность, формы бухгалтерской отчетности, бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках.*