

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/magisterskaya-rabota/42308>

Тип работы: Магистерская работа

Предмет: Логистика

Введение 7

Глава 1. Теоретико-методологические основы оценки социально-экономической эффективности городского пассажирского транспорта 11

1.1 Понятие социально-экономической эффективности в транспортной отрасли 11

1.2 Роль социально-экономической эффективности при межвидовой конкуренции на транспорте 20

Глава 2. Методологические основы определения социально-экономической эффективности внутригородских пассажирских перевозок 31

2.1 Факторы, определяющие социально-экономическую эффективность городского общественного транспорта 31

2.2 Критерии и целевая функция оценки эффективности функционирования городского пассажирского транспорта 40

2.3 Определение направлений развития транспортной компании на основе оценки социально-экономической эффективности ее деятельности в сфере пассажирских перевозок 51

Глава 3. Анализ и оценка эффективности организации пассажирских перевозок на примере ООО «Питеравто» 67

3.1 Общая характеристика деятельности автотранспортного предприятия ООО «ПитерАвто» 67

3.2 Оценка социально-экономической эффективности организации городских пассажирских перевозок ООО «ПитерАвто» 76

3.3 Разработка мероприятий по совершенствованию деятельности ООО «ПитерАвто» и расчет экономического эффекта от их внедрения 86

Заключение 95

Список использованной литературы 99

Введение

Актуальность темы исследования определена взаимосвязью экономики и социального аспекта, в частности, какую роль играет социальный пассажирский транспорт.

Транспорт является одной из крупнейших отраслей экономики страны и представляет собой сложную систему составляющих её элементов, которые связаны между собой и оказывают влияние друг на друга.

Транспорт - важная составная часть производственной инфраструктуры Российской Федерации.

Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием высоких темпов экономического роста, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения качества жизни населения, рациональной интеграции Российской Федерации в мировую экономику. Поэтому система управления автомобильным транспортом является сложным, уникальным элементом с характерными для неё особенностями, отличающимися по своей сущности и организации от систем управления других видов отраслей.

В настоящее время городской пассажирский транспорт, в частности автобусный, испытывает много проблем. Основными проблемами автобусного транспорта являются снижение качества перевозок, увеличение затрат, в том числе эксплуатационных, износ подвижного состава.

За последние годы значительно изменилась структура спроса на перевозки: произошел отток части населения на индивидуальный транспорт и существенное развитие получили коммерческие пассажирские перевозки, удовлетворяющие платежеспособный спрос населения на транспортные услуги более высокого качества. Изменение структуры спроса вызывает потребность оптимизации работы городских «социальных» маршрутов автобусов в соответствии с современными требованиями.

Среди всех видов транспортных организаций именно организации, действующие в сфере автомобильного транспорта, являются самыми распространенными (наиболее общественными), и в этой связи качественное и эффективное правовое регулирование их профессиональной деятельности имеет огромное экономическое значение для государства. Автомобильный транспорт выполняет свыше 78 % объема

перевозок грузов и более 45 % пассажиров перевозится посредством автобусного парка в России. Проведение комплексного анализа и оценки её эффективности позволит определить реальную картину состояния транспортной системы и проблемы, на которые необходимо обратить особое внимание в целях совершенствования транспортной инфраструктуры и увеличения эффективности управления транспортом в целом.

Усиление региональных функций транспортной отрасли соответствует целям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Однако, цели регионального развития определяют необходимость не просто реализации транспортных инфраструктурных проектов на территории того или иного региона.

Развитие мировой транспортной системы во многом объясняется современными тенденциями совершенствования технологии перевозок и систем управления. В связи с этими причинами анализ и оценка системы управления городским общественным транспортом даст возможность выявить слабые стороны этой системы и ликвидировать их в дальнейшем.

Степень разработанности темы. Проблемы оптимизации развития транспорта в регионах представлены в трудах В.М. Акулиничева, Б.В.А. Болотина, Г.В. Бубновой, В.Н. Бугроменко, В.А. Буянова, П.В. Куренкова, Э.А. Мамаева, В.М. Николашина, В.А. Персианова, М.Б. Петрова, и др. Из зарубежных исследователей можно назвать Дж. Андерсона, Д. Бауэрсокса, Д. Дж. Блумрберга, П. Брэдли, А. Керра, К. Лэнгли.

Проблемы экономической эффективности организаций находятся в центре внимания отечественных и зарубежных ученых. Эффективность организации по мнению П. Друкера определяется как максимально выгодное соотношение между совокупными затратами и экономическими результатами. Американские ученые Р. Каплан и Д. Нортон указывают, что эффективность представляет относительный эффект, результативность процесса, операции, проекта, определяемые как отношение эффекта (результата) к затратам (расходам), обусловившим обеспечившим его получение. Российский экономист И. В. Матяш разграничивает внутреннюю и внешнюю эффективность и характеризует их соответственно показателем нормы прибыли (рентабельности капитала) и сравнением нормы прибыли экономики (рыночной ставки процента) с нормой прибыли организации или проекта. Исходя из этого, предприятие может быть рентабельным с позиции внутренней оценки эффективности, и неэффективным для экономики в целом, хотя проект может быть эффективным с позиции окупаемости затрат общественного капитала, если рентабельность активов предприятия в момент реализации проекта будет выше рыночной ставки. В работах белорусского ученого В. В. Акулича отмечается, что эффективность в общем виде означает результативность хозяйственной деятельности, соотношение между достигнутыми результатами и затратами живого и овеществленного труда, а уровень эффективности определяется сопоставлением двух величин - экономического эффекта (результата) и затрат ресурсов, при помощи которых он был достигнут. Объектом исследования является предприятие ООО «Питеравто», сфера деятельности – пассажирские внутригородские перевозки.

Предмет исследования – методы оценки и показатели социально-экономической эффективности внутригородских пассажирских перевозок.

Целью работы является изучение и развитие методологии оценки эффективности пассажирского транспорта.

Для достижения поставленной цели были поставлены и решены следующие задачи:

1. Определение понятия социально-экономической эффективности и ее роль в межвидовой конкуренции на транспорте.
2. Выявление факторов, определяющих социально-экономическую эффективность городского общественного транспорта.
3. Характеристика критериев оценки эффективности функционирования городского пассажирского транспорта
4. Общая характеристика деятельности автотранспортного предприятия ООО «ПитерАвто».
5. Оценка социально-экономической эффективности организации городских пассажирских перевозок ООО «ПитерАвто».
6. Определение направлений развития транспортной компании на основе оценки социально-экономической эффективности ее деятельности в сфере пассажирских перевозок.
7. Разработка мероприятий по совершенствованию деятельности ООО «ПитерАвто» и расчет экономического эффекта от их внедрения.

Научная новизна работы включает:

1. Систематизацию факторов, определяющих социально-экономическую эффективность городского

общественного транспорта;

2. Разработку системы критерии оценки эффективности функционирования городского пассажирского транспорта при его межвидовой конкуренции;

3. Разработку мероприятий по совершенствованию деятельности предприятия пассажирского автотранспорта, не относящегося к государственным унитарным (то есть не располагающим доминирующим положением на региональном или местном рынке).

Практическая значимость исследования состоит в развитии теоретико-методологических положений и методического инструментария оценки влияния транспортной отрасли на региональное и социально-экономическое развитие.

Глава 1. Теоретико-методологические основы оценки социально-экономической эффективности городского пассажирского транспорта

1.1 Понятие социально-экономической эффективности в транспортной отрасли

Транспортная система - это объединяющее звено между всеми отраслевыми комплексами экономики страны. Транспорт является специфической сложной экономической отраслью, так как многие другие отрасли экономики прямо или косвенно зависят от неё. Каждый день малые и крупные предприятия с целью перевозки пассажиров и доставки грузов до конечного пункта пользуются элементами транспортной системой.

Транспортная система в России обусловлена наличием конкретных элементов: транспортные средства, инфраструктура и управление. Так в роли транспортных средств могут выступать суда, самолеты, автомобили, поезда, трамваи и другие. Инфраструктура представлена различными транспортными устройствами и сопутствующими объектами: остановки, станции, стоянки, депо и т.п. Такая сложная система требует эффективного функционирования каждого из отдельных элементов.

Процесс постоянного возникновения потребностей в перемещении у людей и предприятий послужил возникновению транспорта, призванного удовлетворять эти потребности.

Транспортная система - это объединяющее звено между всеми отраслевыми комплексами экономики страны. Транспорт является специфической сложной экономической отраслью, так как многие другие отрасли экономики прямо или косвенно зависят от неё. Каждый день малые и крупные предприятия с целью перевозки пассажиров и доставки грузов до конечного пункта пользуются элементами транспортной системой. [9]

Транспортная система в России обусловлена наличием конкретных элементов: транспортные средства, инфраструктура и управление. Так в роли транспортных средств могут выступать суда, самолеты, автомобили, поезда, трамваи и другие. Инфраструктура представлена различными транспортными устройствами и сопутствующими объектами: остановки, станции, стоянки, депо и т.п. Такая сложная система требует эффективного функционирования каждого из отдельных элементов.

Городской пассажирский транспорт как составляющая транспортного комплекса оказывает существенное влияние на ход большинства производственных, экономических и политических процессов, поэтому его нормальному функционированию и развитию должно быть уделено особое внимание на всех уровнях управления государством. На долю городского пассажирского транспорта приходится около 75% всех пассажирских перевозок, осуществляемых в стране. Ежедневно им перевозится свыше 130 миллионов пассажиров. Стабильная работа этого сектора имеет также исключительно социальное значение.

Автомобильный пассажирский транспорт является основным для поездок на короткие и средние расстояния и представляет собой одну из крупнейших отраслей любого города со сложной многообразной техникой и технологией, а также специфической организацией и системой управления. При этом в последнее время наблюдается тенденция уменьшения объемов перевозок на автомобильном пассажирском транспорте. Её основными причинами являются снижение качества транспортного обслуживания, рост уровня автомобилизации, изменение структуры спроса на транспортное обслуживание, развитие коммерческого пассажирского транспорта, старение парка подвижного состава. Ситуация, когда платежеспособный спрос на транспортное обслуживание населения удовлетворяется частными перевозчиками, а на муниципальный транспорт падает перевозка льготных категорий населения, приводит к сокращению доходов от перевозок и росту потребности в бюджетном финансировании. Особенно остро данная проблема ощущается в малых городах, где из-за ограниченных финансовых ресурсов местных органов власти транспорт испытывает наибольшие трудности. Имеющиеся данные современного состояния

автомобильных пассажирских перевозок в малых городах в условиях резкого спада производства, показывают, что их уровень, как правило, не соответствует современным требованиям по большинству критериев, предъявляемых к качеству перевозки пассажиров. Зачастую не обеспечивается установленное нормами время поездок, что объясняется низкими эксплуатационными скоростями автобусов вследствие перегруженности улично-дорожной сети.

Городской автобусный пассажирский транспорт является одним из основных видов транспорта для поездок на короткие и средние расстояния. Он представляет собой одну из отраслей народного хозяйства со сложной и многообразной техникой и технологией, а также специфической организацией и системой управления. [13]

Состав транспортных потоков в городах значительно изменился. Появилось много пассажирского транспорта особо малой вместимости, стал сокращаться муниципальный транспорт, изменилась система дотирования пассажирских перевозок. В отдельных городах коммерческий транспорт полностью занял рынок пассажирских перевозок.

Развитие транспортной инфраструктуры в городах осуществляется в соответствии с муниципальными, региональными и федеральными законодательными документами и целевыми программами. Нормативные документ формирующие требования и стандарты к автомобильной инфраструктуре, является, является Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г, в позволяющая определить стратегические тренды развития транспортной сферы в регионах РФ разработать эффективные механизмы планирования и управления данной сферой с учетом горизонта прогнозирования. Это позволит создать оптимальные условия для повышения качества жизни населения, экономический потенциал регионов через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам.

В связи с огромным масштабом транспортного комплекса изучение вопросов управления транспортом требует определенной структуризации. Общепризнанной классификации транспортных систем не существует, однако позволяет выделить уровни по географическому признаку. Так принято различать:

- мировую транспортную систему;
- национальные транспортные системы;
- региональные транспортные системы;
- зональные транспортные системы.

С развитием рыночной экономики количество предприятий, работающих в транспортной отрасли значительно увеличилось, соответственно развитие отрасли также ускорило. Присутствие факта развития отрасли и увеличения количества предприятий, занятых в сфере предоставления транспортных услуг вызывает необходимость административного регулирования отрасли. Отсутствие ограничений, контроля и управления в транспортной отрасли могут привести к серьезным негативным последствиям. [16]

Под социально-экономической эффективностью различных хозяйственных мероприятий, проводимых на автомобильном транспорте, понимается комплексная характеристика конечных народнохозяйственных результатов их реализации с учетом как экономических, так и социальных, демографических, экологических и иных факторов, существенных с точки зрения целей обеспечения экономической безопасности.

Современное состояние социально-экономических процессов характеризуется бурным развитием транспортной отрасли: растет количество отечественных перевозчиков и транспортных компаний, осуществляющих свою деятельность на территории России, открываются новые маршруты, появляются более совершенные виды транспортных средств, расширяется правовое регулирование отношений, связанных с перевозкой пассажиров и грузов. [12]

1. Федеральный закон Российской Федерации от 28 июня 2014 г. №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 08.11.2007 №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».
3. Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
4. Федеральный закон от 06.10.2003 №131 -ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
5. Указ Президента Российской Федерации от 17 мая 2007 года №638 «Об использовании глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС в интересах социально-экономического развития Российской Федерации».

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 №112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090 «О правилах дорожного движения».
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 9 июня 2005 г. №365 «Об оснащении космических, транспортных средств, а также средств, предназначенных для выполнения геодезических и кадастровых работ, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS».
9. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 августа 1999 г. № 896 «Об использовании в Российской Федерации глобальных навигационных спутниковых систем на транспорте и в геодезии».
10. Распоряжение Министерства транспорта РФ от 31 января 2017 г. № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»
11. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. / Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в редакции от 11 июня 2014 г. № 1032-р) -
12. Приказ Минтранса Российской Федерации от 08.01.1997 №2 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами».
13. Агуреев И. Е., Богма А. Е., Пышный В. А. Динамическая модель транспортной макросистемы // Известия Тульского государственного университета. Технические науки.- 2013.- № 6-2.- С. 139-145.
14. Андреев К. П. Безопасность пассажирских автомобильных перевозок //Новая наука: От идеи к результату. - 2016.- № 12-3.- С. 14-16.
15. Банкулов К.А., Михалева Ю.С., Сидоркин Д.О. Анализ комплексной транспортной системы наземного пассажирского транспорта города-героя Волгограда // Молодой ученый. 2016. № 29 (133). С. 45-47.
16. Будрина Е.В. Развитие системы городского наземного пассажирского транспорта на основе инноваций // В сборнике: Инновации на транспорте и в машиностроении сборник трудов IV международной научно-практической конференции. Отв. ред. Т.А. Менухова, А.В. Терентьев. 2016. С. 28-31.
17. Будрина Е.В., Лебедева А.С., Рогавичене Л.И. Исследование особенностей и условия реализации бесконтактных систем оплаты проезда на городском наземном пассажирском транспорте // Бюллетень транспортной информации. 2016. № 12 (258). С. 24-30.
18. Волкова О. Н., Кузнецова Е. В. Управленческий учёт //Проблемы теории и практики управления. - 2012. - №. 11-12. - С. 103-112.
19. Дмитриев А.В., Афанасьев М.В. Логистика транспортно-экспедиторских услуг: Учеб. пособие. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2013. - 104 с.
20. Закиров Э.А. Обоснование управленческих решений на основе методики учёта затрат по потокам создания ценности // Актуальные проблемы экономики и права, 2013. - № 2. - С. 152-157.
21. Закиров Э.А. Теоретические основы метода учёта затрат по потокам создания ценности // Вестник КазГАУ, 2012. - №1 (23) - С. 22-27.
22. Земскова О.М., Щепотько М.М. Логистика в России и за рубежом: сравнительный анализ//«Экономика и современный менеджмент: теория и практика»: сборник статей по материалам LVI международной научно-практической конференции. [Электронный ресурс] URL: <http://sibac.info/20601>
23. Ковалев В. В., Ковалев Вит. В. . Корпоративные финансы и учёт. Понятия, алгоритмы, показатели. – М.: Кнорус, 2010. – 768 с.
24. Колесова А.В. Процессный подход к анализу затрат предприятия //Научные труды Вольного экономического общества России. 2011. № 1
25. Кузнецова Е.Д. Формирование тарифов на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов // Стратегии и инструменты управления экономикой: отраслевой и региональный аспект: Материалы VI Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 14-16апреля 2016г.) - 2016. - Т. 2. - С. 349-355
26. Кулик С. Н., Терентьев В. В., Андреев К. П. Обследование пассажиропотоков на городских автобусных маршрутах // Новая наука: Проблемы и перспективы.- 2016.- № 11-2.- С. 159-161.
27. Лебедева О. А. Обзор существующих характеристик маршрутной сети // Современные технологии и научно-технический прогресс, 2013. С. 43-47
28. Максимов В.Л. Основные проблемы и направления развития пассажирского транспорта в РФ // Наука XXI века: актуальные направления развития. 2016. № 1-2. С. 199-202.

29. Мусатов Б.В. Маркетинговые особенности услуг наземного городского пассажирского транспорта // В сборнике: Современная экономика: концепции и модели инновационного развития: Материалы VIII Международной научно-практической конференции: в 3 книгах. 2016. С. 26-30.
30. Потапова, С.В. Проблема загрязнения окружающей среды автомобильным транспортом // В сборнике: Развитие дорожно-транспортного и строительного комплексов и освоение стратегически важных территорий Сибири и Арктики: вклад науки. Материалы международной научно-практической конференции. 2014. - С.260-262.
31. Приходько В., Борщ В., Деним В. Развитие логистики в России: современная ситуация, прогнозы, ключевые задачи и приоритеты компаний// Логистика - 2015. №3 [Электронный ресурс] URL: <http://www.logistika-prim.ru>
32. Развитие российского общества: социально-экономические и правовые исследования / под ред. М. А. Винокурова, А. П. Киреенко, С. В. Чупрова. - М. : Наука, 2016. - 622 с.
33. Рассказова-Николаева С.А., Шебек С.В., Николаев Е.А. Управленческий учёт: Учебное пособие. - СПб.: Питер, 2013. - 496 с.
34. Сагинова О.В., Мешков А.А., Завьялова Н.Б. Методологические аспекты формирования системы транспортного обслуживания наземным пассажирским транспортом общего пользования // В сборнике: Современная экономика: концепции и модели инновационного развития: Материалы VIII Международной научно-практической конференции: в 3 книгах. 2016. С. 85-90.
35. Семенова, Е.С. Формирование социальных стандартов транспортного обслуживания пассажиров в городах РФ. // В сборнике: Наука XXI века: опыт прошлого - взгляд в будущее материалы III Международной научно-практической конференции. 2017. - С. 203-208.
36. Семенова, Е.С. Использование методики совершенствования маршрутной сети с целью повышения качества транспортного обслуживания населения городов // В сборнике: Наука XXI века: опыт прошлого - взгляд в будущее материалы II Международной научно-практической конференции. Министерство образования и науки Российской Федерации; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия (СибАДИ). 2016. - С. 407-412.
37. Семенова, Е.С. Модель управления транспортными потоками в современных условиях Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. 2017. - № 1 (53). - С. 77-83.
38. Силантьев А. В. Теоретический анализ влияния особенностей транспортно-логистических систем на их формирование и функционирование / А. В. Силантьев // Управленец. - 2014. - № 5 (51). - С. 20-23.
39. Спирин И. В. Организация и управление пассажирскими перевозками: учеб. для студ. учреждений сред. проф. образования. М.: Издательский центр «Академия», 2013. 400 с.
40. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник. - 6-е изд., перераб. - М.: Академия, 2011. - 400с.
41. Суйц В.П. Управленческий учёт: учебник. - М.: Высшее образование, 2007. - 371 с.
42. Суходолов А. П. Особенности развития регионального транспортного комплекса // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2015. - Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2015 - С. 33-39.
43. Тарханова Н.В. Анализ себестоимости транспортных услуг // Вестник ИРНТУ. 2015. № 12 (107). С. 281-287.
44. Тарханова Н.В. Анализ факторов, оказывающих влияние на объем транспортных услуг // Вестник ИРНТУ. 2015. № 6 (101). С. 134-137.
45. Терентьев В. В. Анализ методов оценки матриц корреспонденций // Новая наука: От идеи к результату- 2016. - № 12-3.- С. 162-164.
46. Терентьев В. В. Способы определения транспортного спроса // Новая наука: Проблемы и перспективы,- 2016.- № 12-3.- С. 231-233.
47. Терентьев В. В., Андреев К. П. Технологии ГЛОНАСС на городском пассажирском транспорте // Наука и современное общество: взаимодействие и развитие.- 2016.- № 1.- С. 118-120.
48. Терловая В.И. // Себестоимость автомобильных перевозок: этапы формирования и контроля. Проблемы и перспективы современной науки, 2017.
49. Трихунов М.В. Транспортное производство в условиях рынка. -М.: Транспорт, 2015.- 255 с.
50. Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник. - М.: ИНФРА-М, 2012.- 288с
51. Фадеев Д.С. Разработка методов оценки и моделирование инвестиционной деятельности в парковочном комплексе крупных городов: дис. ... канд. экономических наук: 08.00.05. ИрГТУ, Иркутск, 2005.
52. Фадеев Д.С., Волковский В.В. Особенности организации труда водителей и оценка их влияния на

эффективность работы предприятия // Вестник ИРНИТУ. 2016. №1 (108) 2016. С. 143-152.

53. Фадеев Д.С., Моисеева М.А. К вопросу ценообразования на городском общественном транспорте // Известия ВолГТУ. 2015. Т.10. №4 (162). С. 90-93.

54. Хорева Л. В., Карпова Г. А., Петров А. Н. Концептуализация подходов к формированию целостной теории услуг // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. – 2012. – №. 1. – С. 40-50.

55. Цёхла С.Ю., Тутаева И.В. Использование модульной структуры АСУ для логистики наземного пассажирского транспорта Крыма // В сборнике: Менеджмент предпринимательской деятельности материалы Четырнадцатой научно-практической конференции. 2016. С. 241-243.

56. Шаров М. И. Оценка надежности работы городского пассажирского транспорта // Вестник ИрГТУ, 2012. Т. 68. № 9. С. 174-178.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/magisterskaya-rabota/42308>