

Особенности оценки экономического эффекта от совершенствования организации управления на городском водном пассажирском транспорте



М. М. Федорова,
канд. экон. наук,
экономист Ассоциации
владельцев пассажирских
судов Санкт-Петербурга

Качество менеджмента оказывает все большее влияние на эффективность работы транспортной отрасли. Предложена система показателей для оценки экономического эффекта от совершенствования организации управления на городском водном пассажирском транспорте, даны рекомендации по ее практическому применению на примере Санкт-Петербурга.

За последние годы интенсивность внутригородских и междугородных грузо- и пассажиропотоков в крупнейших городах России заметно увеличилась. В связи с этим растет значимость организации управления в транспортной отрасли, в особенности – на внутреннем водном транспорте, период работы которого, как правило, зависит от погодных условий и ограничен в течение года [1].

Рассмотренная в статье система показателей предназначена для оценки экономического эффекта от совершенствования организации управления на городском водном пассажирском транспорте, также приведены рекомендации по ее практическому применению, представлены результаты экспертной оценки значимости показателей участниками рынка внутригородских водных пассажирских перевозок Санкт-Петербурга.

Под организацией управления подразумевается совокупность управленческих воздействий, направленных на координацию взаимодействия субъекта и объекта управления, а также их структурных элементов с целью обеспечения соответствия результатов функционирования первого (субъекта) потребностям управляемого объекта, изменяющимся с течением времени.

При этом в качестве субъекта управления выступают профильные исполнительный орган государственной власти и объединения транспортников, а в качестве объекта управления – организации, выполняющие внутригородские водные пассажирские перевозки.

Система показателей, отражающих характер и результат влияния организационно-управленческих воздействий (ОУВ) на рост эффективности транспортного производства, основывается на сопоставлении фактически достигнутых значений показателей до и после ОУВ на систему городского водного пассажирского транспорта.



Под ОУВ понимается реализация мероприятий, направленных на решение проблемных вопросов в сфере городского водного пассажирского транспорта. Данные мероприятия разрабатываются органами власти с привлечением экспертов со стороны общественных организаций и бизнеса.

Система показателей включает пять индикаторов.

Изменение величины затрат, связанных с возникновением аварийных ситуаций на городских акваториях,

$$\Delta Z_{AC} = Z_{AC1} - Z_{AC0},$$

где Z_{AC0} , Z_{AC1} – величина затрат, связанных с возникновением аварийных ситуаций на городских акваториях в базовом и анализируемом периодах, соответственно, руб.

Для предприятий городского водного пассажирского транспорта к таким затратам можно отнести затраты:

- на оказание помощи пострадавшим пассажирам и на ремонт поврежденных транспортных средств (включая расходы на подъем их на берег);
- оплату содержания транспортных средств на штрафных стоянках;
- восстановление решений набережных, гранитных плит (в случае их повреждения) судоходными компаниями – арендаторами участков набережных.

Для страховых компаний к данной категории затрат относится величина выплат по наступившим страховым случаям.

Второй индикатор показывает изменение величины финансовых потерь судоходных компаний, связанное с отменой рейсов по причине аварийных ситуаций (АС) на городских акваториях:

$$\Delta FP_{AC} = FP_{AC1} - FP_{AC0},$$

где FP_{AC0} , FP_{AC1} – финансовые потери в базовом и анализируемом периодах, соответственно.

Это прежде всего суммы, израсходованные на возврат стоимости реализованных билетов на водные поездки, сорванные по причине аварии (как для ее непосредственных участников, так и для прочих судоходных компаний, рейсы которых не состоялись из-за временного ограничения движения самоходных транспортных средств на участке акватории, где произошла авария). Также сюда относятся недополученные перевозчиками денежные средства из-за вынужденной приостановки оказания услуг.



Третий индикатор показывает изменение величины финансовых потерь судоходных компаний, связанное с отменой рейсов из-за проверок (ПР) курирующими, контролирующими и надзорными органами непосредственно во время их проведения:

$$\Delta FP_{PR} = FP_{PR1} - FP_{PR0},$$

где FP_{PR0} , FP_{PR1} – финансовые потери в базовом и анализируемом периодах, соответственно.

Проведение проверок во время выполнения рейса, требующее приостановки следования судна по маршруту, может привести к срыву рейса или существенному отклонению от расписания работы судов на маршруте. К финансовым потерям судоходных компаний в данном случае относятся расходы на возврат стоимости реализованных билетов пассажирам сорванных рейсов.

Четвертый индикатор демонстрирует изменение величины финансовых потерь судоходных компаний, связанное со снижением продолжительности проверок (ПП) курирующими, контролирующими и надзорными органами вследствие повышения координации их деятельности:

$$\Delta FP_{PP} = FP_{PP1} - FP_{PP0},$$

где FP_{PP0} , FP_{PP1} – финансовые потери в базовом и анализируемом периодах, соответственно.

В данном случае под финансовыми потерями понимаются недополученные перевозчиками денежные средства из-за вынужденной приостановки оказания услуг по причине проведения

проверок.

Пятый индикатор показывает изменение величины финансовых потерь судоходных компаний, связанное с отменой рейсов по причине перекрытий городских акваторий (ПА), не запланированных до начала навигации:

$$\Delta FP_{PA} = FP_{PA1} - FP_{PA0},$$

где FP_{PA0} , FP_{PA1} – финансовые потери в базовом и анализируемом периодах, соответственно.

К таким потерям относятся суммы, израсходованные на возврат стоимости реализованных билетов на водные поездки, сорванные по причине перекрытий городских акваторий, не запланированных до начала навигации, а также недополученные перевозчиками денежные средства из-за вынужденной приостановки оказания услуг.

В ходе исследования система показателей была представлена четырем экспертам – участникам рынка внутригородских водных пассажирских перевозок Санкт-Петербурга, которым было предложено оценить существенность каждого из пяти показателей по 10-балльной шкале. Результаты приведены в *таблице*.

Как видно из таблицы, наиболее значим, по мнению экспертов, показатель ΔFP_{PA} – финансовые потери судоходных компаний, изменение величины которых связано с отменой рейсов по причине перекрытий городских акваторий, не запланированных до начала навигации (37 баллов). На втором месте по значимости – изменение величины финансовых потерь судоходных ком-

Результаты опроса экспертов

| № п/п | Условное обозначение показателя | Оценка существенности показателей экспертами, баллы | | | | Суммы баллов |
|-------|---------------------------------|---|-----------|-----------|-----------|--------------|
| | | Эксперт 1 | Эксперт 2 | Эксперт 3 | Эксперт 4 | |
| 1 | ΔZ_{AC} | 4 | 4 | 3 | 4 | 15 |
| 2 | $\Delta \Phi П_{AC}$ | 5 | 4 | 4 | 5 | 18 |
| 3 | $\Delta \Phi П_{TP}$ | 6 | 5 | 5 | 4 | 20 |
| 4 | $\Delta \Phi П_{III}$ | 8 | 9 | 9 | 7 | 33 |
| 5 | $\Delta \Phi П_{IA}$ | 8 | 10 | 9 | 10 | 37 |

паний, связанное со снижением продолжительности проведения проверок курирующими, контролирующими и надзорными органами вследствие повышения координации их деятельности (33 балла). У показателей первых трех индикаторов суммы баллов меньше (15, 18 и 20 баллов соответственно).

Возможно, это связано с тем, что аварийность на водных акваториях в городе, по данным Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга, достаточно низка, а количество проверок, проводимых непосредственно во время проведения рейсов, год от года сокращается.

В качестве обобщающего показателя экономической эффективности организации управления на городском водном пассажирском транспорте, на наш взгляд, следует использовать эффективность затрат (ЭЗ) на ОУВ:

$$ЭЗ = \frac{\sum_{i=1}^n ЭЭ_i}{\sum_{i=1}^n Э_{OVI}}$$

где $ЭЭ_i$ – экономический эффект от i -го ОУВ, руб.;
 $Э_{OVI}$ – затраты на i -е ОУВ, руб.;
 $i = 1, \dots, n$ – количество ОУВ.

На водном транспорте, эксплуатационный период которого ограничен продолжительностью навигации, стоимость оказываемых услуг (даже в случаях, когда перевозки дотируются) обычно выше, чем на других видах городского пассажирского транспорта, эксплуатируемых круглогодично. По этой причине сведение к минимуму различного рода задержек в пути, сбоев в расписании работы судов, словом, обеспечение высокого качества услуг – это залог их конкурентоспособности, востребованности, выживаемости на рынке.

Поэтому при организации управления на водном пассажирском транспорте следует уделять особое внимание заблаговременному планированию мероприятий на водных акваториях, проведение которых влечет ограничение движения самоходных транспортных средств, а также координации взаимодействия всех элементов транспортной системы, прямо или косвенно связанных с организацией транспортного процесса. ■

Литература

1. Федорова М. М. К вопросу снижения зависимости величины пассажиропотока судоходных компаний, работающих на городских акваториях Санкт-Петербурга, от природно-климатических условий // Речной транспорт (XXI век). 2007. № 6 (30). С. 51–52.
2. Громов Н. Н., Персианов В. А. Менеджмент на транспорте. М.: Академия, 2003. 528 с.

