

нансирования и распределять имеющиеся в этих источниках средства по инвестиционным проектам для дальнейшего развития предприятия. В этом как раз и состоит суть финансово-инвестиционной стратегии, которая включает в себя, главным образом, две части: портфель инвестиционных проектов и источники получения финансовых ресурсов.

Процесс формирования финансово-инвестиционной стратегии предприятия условно можно разделить на несколько этапов. Первый этап: анализ текущей деятельности предприятия, на основании которого определяются главные и второстепенные цели и задачи развития организации. Второй этап: на основании целей и задач, выявленных на первом этапе, необходимо принять стратегические решения в четырех основных сферах деятельности предприятия: социальной, технической, управленческой и маркетинговой.\* Совокупность принятых в этих сферах решений составляет стратегический план развития предприятия и правил поведения в рамках стратегии. Третий этап предполагает составление портфеля инвестиционных проектов на основании плана развития предприятия. Четвертый этап: непосредственно формирование финансово-инвестиционной стратегии, путем определения источников финансирования. В результате получается определенная схема, на которой видно, из какого источника финансирования, в каком объеме и на осуществление какого инвестиционного проекта планируется выделить денежные средства.

В заключение стоит отметить, что составление финансово-инвестиционной стратегии является довольно сложным и трудоемким процессом, но в то же время и крайне необходимым для успешного развития организации.

УДК 656.072

Асп. А.С. Степанов  
Рук. Р.Н. Ковалев  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **ПУТИ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ**

В Екатеринбурге представлены практически все виды городского транспорта. Общий объём перевозок пассажиров всеми видами транспорта ежегодно снижается. Если в 2002 г. годовой пассажиропоток муниципального транспорта составлял 647,1 млн. чел. и по этому показателю город с

---

\* Хрусталеv Б.Б., Демьянова В.С. Теоретические методические основы формирования стратегии развития предприятия [Электронный ресурс]. URL: <http://www.masters.donntu.edu.ua/2013/iem/braga/library/1.pdf>. Дата обращения 23.11.2013.

большим отрывом занимал в стране третье место, то по итогам 2012 г. этот показатель составил 390 млн. чел. (четвёртое место в России). Основными причинами снижения объёма перевозки пассажиров являются увеличение количества личных автомобилей, а также перегруженность автотранспортом центральных улиц города, что значительно затрудняет скорость передвижения общественного транспорта. Положительная тенденция увеличения объёма перевозок сохраняется только у метрополитена, как самого скоростного вида – во многом за счёт вызванной дорожными заторами низкой скорости наземного транспорта.

Учитывая, что основной проблемой такого мегаполиса, как Екатеринбург, является наличие практически во все рабочие дни многокилометровых пробок, то можно предложить следующие пути решения данной проблемы.

1. Необходимо оптимизировать бюджетные расходы и изыскать финансовые ресурсы федерального, областного, муниципального бюджетов, а также использовать внебюджетные средства для продолжения строительства кольцевой автомобильной дороги вокруг Екатеринбурга. Планируемое введение в эксплуатацию данной автодороги в 2016 г. позволит транзитному транспорту не заезжать в город, что положительно скажется на уменьшении количества транспортных средств на улицах города, и соответственно улучшит экологию Екатеринбурга.

2. Несмотря на дороговизну и длительное по времени строительство метрополитена следует продолжить строительство второй ветки метро, которая соединит густонаселенные районы города: ВИЗ и ЖБИ. В связи с тем, что в настоящее время активно застраивается Академический район, где будет проживать 325 тыс. чел., а строительство метро в данный район не планируется, то помочь в решение транспортной проблемы (соединить данный район с центром города) могло бы строительство относительно «дешевых» скоростных трамваев. Тем более, что строительство линии скоростного трамвая предусматривается над проезжей частью улиц города.

3. Разработать и создать экономические условия для понуждения владельцев личного транспорта не двигаться по центру города и мотивировать их на пересадку на общественные виды транспорта для поездок в центр города. Такими мерами могли бы стать: введение платного въезда в центр города, введение почасовой оплаты стоянок личного транспорта в центре города, строительство перехватывающих парковок на окраинах города, что позволит владельцам личного транспорта пересаживаться на общественный транспорт для поездок в центр города.

4. Нельзя забывать и о дальнейшем развитии электрического общественного транспорта как безопасного с точки зрения экологии.

5. Следует продолжить тенденцию внедрения электронных технологий на общественном транспорте (электронные карты, считывающие устройства типа турникета), что позволит произвести постепенную замену

кондукторов и, как следствие, снизить затраты транспортных организаций и получать больший доход.

6. Необходимо ввести в практику строительство подъездов к остановкам общественного транспорта в виде «карманов», увеличив таким образом на одну полосу проезжую часть, что позволит автобусу заезжать в него для высадки и посадки пассажиров, тем самым не создавая помех движущемуся транспорту сзади.

7. Расширение проезжих частей путем создания дополнительно одной полосы движения перед перекрестком для поворота направо, за счет газонов и тротуаров, там, где это возможно, что даст возможность значительно быстрее проезжать перекресток транспортному потоку.

Таким образом, выполнение данных рекомендаций на практике сделает работу общественного транспорта Екатеринбурга существенно лучше.

УДК 656.025

Асп. А.С. Степанов  
Рук. Р.Н. Ковалев  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **ОБЗОР МЕТОДИК МОНИТОРИНГА ПАССАЖИРОПОТОКОВ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Для улучшения качества транспортного обслуживания населения и снижения затрат на эксплуатацию подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта необходимо осуществлять мониторинг пассажиропотоков пригородных и междугородных направлений. Пассажиропоток динамичен и постоянно изменяется в связи с открытием новых производств, учебных заведений, торговых и культурных центров и т.п.

Для выявления пассажиропотоков, распределения их по направлениям, сбора данных об изменениях пассажиропотоков во времени, проводится мониторинг [1].

Существуют следующие методики мониторинга пассажиропотока.

**Талонный метод** основан на выдаче каждому входящему в автобус пассажиру специального талона. Обработка и анализ полученных данных позволяет выявить следующие показатели: пассажирооборот на остановочных пунктах; мощность пассажиропотока. Материалы талонного метода обследования используются при уточнении схемы автобусных маршрутов, распределении автобусов по маршрутам и разработки новых расписаний движения автобусов.

**Билетный метод** основан на систематической обработке, специальном учёте и анализе данных о продаже разовых билетов по билетно-