**Содержание**

**Введение………………………………………………………..……3**

**1. Сущность и финансы малого предпринимательства.**

1.1. Сущность и критерии малого предпринимательства…………………………..5

1.2. Организация финансов малого предприятия…………………………………..11

1.3. Способы государственной поддержки малого предпринимательства……………………………………………..………………20

**2. Организация бизнеса – автопарка маршрутных такси и его экономическое обоснование.**

2.1. Анализ рынка пассажирских перевозок Тюменского региона.............................................................................................................29

2.2. Проект компании, предоставляющей транспортные услуги……………………………………………………………….........................37

2.3. Определение расстояния между остановочными пунктами и в целом по маршруту…………………………………………………………………………….39

2.4. Определение времени движения, сообщения, рейса, оборотного рейса………………………………………………………………………………….41

2.5. Расчёт скорости движения микроавтобуса (среднетехнической, сооб­щения, эксплуатационной)…………………………………………………………………44

2.6. Понятие о пассажиропотоках. Цели и методы их изучения…………..…………………………………………………….…………...45

2.7. Определение количества перевозимых пассажиров за день, вы­полненных пассажиро-километров и количества такси на маршруте………….……….50

2.8. Составление расписания движения маршрутных такси……………………..52

2.9. Определение показателей работы маршрутных такси по расписанию.....56

2.10. Расчёт производственной программы по эксплуатации…………………....57

**3. Организационные моменты управления персоналом маршрутных такси.**

3.1 Общие вопросы организации труда маршрутных бригад…………………….60

3.2. Основные формы организации труда маршрутных бригад………………....61

3.3. Расчёт потребного количества водителей. Определения графика сменности, составление месячного графика работы………………….…....62

3.4. Организация диспетчерского управления движением маршрутных такси на маршруте……………………………………………………………………………65

3.5. Лицензирование пассажирских маршрутных перевозок……..……………...67

**Заключение………………………………………………………....71**

**Список используемых источников…………………………..73**

**Введение**

В современных условиях рыночных отношений возникает объективная необходимость финансового планирования. Без финансового планирования невозможно добиться настоящих результатов на рынке.

Финансовое планирование напрямую связано с планированием деятельности предприятия. Все финансовые показатели базируются на показателях объёма производства, ассортимента продукции, себестоимости продукции, услуг.

Планирование финансовых показателей позволяет находить внутренние резервы предприятия, соблюдать режим экономии. Получение планового размера прибыли и других финансовых показателей возможно лишь при условии соблюдения плановых норм затрат труда и материальных ресурсов. Объём финансовых ресурсов, рассчитанных на основе финансовых планов, устраняет чрезмерные запасы материальных ресурсов, непроизводительные расходы, внеплановые финансовые инвестиции. Благодаря финансовому бизнес-планированию создаются необходимые условия для эффективного использования производственных мощностей, повышения качества продукции, услуг.

Актуальность рассмотрения данной темы обусловлена тем, что в настоящий момент предприятия вынуждены уделять больше внимания проблемам, связанным с формированием и повышением эффективности использования своих финансовых ресурсов и активизировать поиск путей улучшения своего финансового состояния. С другой стороны, для создании эффективно работающего предприятия необходимо бизнес-планирование его будущей деятельности, расчет эффективности предполагаемого проекта.

Теоретическая значимость данной дипломной работы состоит в обобщении и систематизации различных взглядов на сущность и финансирование малого бизнеса и управление им. Методологическая значимость заключается в том, что в данной дипломной работе рассмотрены виды финансирования субъектов малого предпринимательства.

Основной целью настоящей дипломной работы является организация малого бизнеса в сфере такси и разработка краткого бизнес и финансового плана.

Основными задачами данной дипломной работы являются: рассмотрение сущности и финансов малого предпринимательства, подробный анализ экономических и финансовых позиций автотранспортного предприятия, составление финансового плана ООО на основе полученных аналитических данных.

При написании данной дипломной работы были использованы методы и инструментарий экономического анализа, метод анализа научно-методической литературы, метод наблюдения, метод экспертных оценок, метод эксперимента.

В качестве базы для анализа были использованы данные бухгалтерского баланса и другие формы отчетности действующего АТП.

В процессе подготовки и написания данной работы были использованы и обобщены труды признанных специалистов в области финансового анализа и финансового менеджмента, которые указаны в библиографии.

**1. Финансы малого предпринимательства.**

**1.1. Сущность и критерии малого предпринимательства.**

Как показывает мировая практика малое предпринимательство играет очень существенную роль в экономике страны. Экономическая и социальная роль малого предпринимательства заключается в праве граждан на свободное использование своих способностей и имущества для осуществления предпринимательской деятельности.

Сущность малого предпринимательства заключается в следующем: малым предпринимательством называется деятельность, осуществляемая определенными субъектами рыночной экономики, имеющими установленные законом признаки.

Основным критерием, на основе которого предприятия различных организационно правовых форм относятся к субъектам малого предпринимательства, является средняя численность работников, занятых за отчетный период на предприятии. К субъектам малого предпринимательства относятся предприятия, которые осуществляют свою деятельность относительно небольшой группой лиц, или предприятия, управляемые одним собственником.

Однако средняя численность персонала предприятия является не единственным критерием отнесения предприятий к малому предпринимательству. Также используются такие показатели как : объем оборота (прибыли, дохода), величина активов, размер уставного капитала и многие другие. Всего применяется около 50 критериев, по которым предприятия относятся к субъектам малого предпринимательства.

В Европейском Союзе с 1 января 1995 года к малым относятся предприятия, имеющие число занятых работников до 50 человек; годовой оборот менее 4 млн евро; сумму баланса менее 2 млн евро. Могут также применяться и другие показатели при отнесении предприятий к малым.

Комиссией ЕС предложены следующие критерии отнесения фирм к малым : число занятых работников не должно превышать 100 человек ; размер собственного основного капитала должен быть менее 75 млн евро при условии, что доля крупных компаний в уставном капитале фирмы не превышает одну треть.[[1]](#footnote-1)

В российской практике существование малого предпринимательства было разрешено в 1988 году, в этот период к числу малых относили государственные предприятия, на которых среднее число ежегодно занятых работников не превышало 100 человек.

В настоящее время под субъектами малого предпринимательства понимаются коммерческие организации, в уставном капитале которых доля участия Российской Федерации, субъектов РФ, общественных и религиозных организаций (объединений), благотворительных и иных фондов не превышает 25%, доля, принадлежащая одному или нескольким юридическим лицам, не являющимся субъектами малого предпринимательства, не превышает 25% и в которых средняя численность работников за отчетный период не превышает следующих предельных уровней:

* в промышленности, в строительстве, на транспорте – 100 человек;
* в сельском хозяйстве и научно-технической сфере – 60 человек;
* в оптовой торговле – 50 человек;
* в розничной торговле и бытовом обслуживании населения – 30 человек;
* в остальных отраслях и при осуществлении других видов деятельности – 50 человек.[[2]](#footnote-2)

Средняя численность работников за отчетный период малого предприятия определяется с учетом всех его работников, в том числе работающих по договорам гражданско-правового характера и по совместительству с учетом реально отработанного времени, а также работников представительств, филиалов и других обособленных подразделений указанного юридического лица.

Малые предприятия осуществляющие несколько видов деятельности (многопрофильные), относятся к таковым по критерию того вида деятельности, доля которого является наибольшей в годовом объеме оборота или в годовом объеме прибыли.

В Российской Федерации к субъектам малого предпринимательства относятся также и индивидуальные предприниматели, т.е. физические лица занимающиеся предпринимательской деятельностью без образования юридического лица.

В Тюмене установлено, что к субъектам малого предпринимательства, имеющим право на получение поддержки со стороны органов власти, относятся индивидуальные предприниматели, а также юридические лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность в соответствии со следующими критериями:

* район их непосредственной деятельности должен быть ограничен пределами Тюмени и Тюменской области, т.е. субъекты малого предпринимательства (юридические лица) не должны иметь филиалов, находящихся вне границ Тюменской области, хотя рынок сбыта произведенной ими продукции (работ, услуг) может выходить за указанные границы;
* они не должны относиться к категории дочерних или зависимых хозяйственных обществ, фондовых бирж, брокерских и дилерских фирм, банков и других кредитно-финансовых организаций;
* среднесписочная численность работающих (с учетом работающих по договорам подряда и совместительству) должна быть :

в промышленности, в строительстве – 200 человек и меньше;

в других отраслях сферы материального производства – 100

человек и меньше;

в отраслях непроизводственной сферы – 60 человек и меньше.[[3]](#footnote-3)

Юридические лица, отнесенные к субъектам малого предпринимательства Тюмени, вносятся в Реестр субъектов малого предпринимательства.

Малое предпринимательство имеет свои особенности и следующие преимущества:

* более быстрая адаптация к местным условиям хозяйствования;
* большая независимость действий малых предприятий, гибкость и оперативность в принятии и выполнении принимаемых решений;
* относительно невысокие расходы при осуществлении деятельности, особенно затраты на управление;
* большая возможность индивида реализовать свои идеи, проявить свои способности;
* более низкая потребность в первоначальном капитале и способность быстро вводить изменения в продукцию и в процесс производства в ответ на требования местных рынков;
* относительно более высокая оборачиваемость собственного капитала и др.

Наряду со всеми своими преимуществами, малому предпринимательству присущи и определенные недостатки , которые определяются как внутренними, так и внешними причинами, а также условиями функционирования малого предприятия :

* более высокий уровень риска, чем обусловлена высокая степень неустойчивости положения на рынке;
* большая зависимость от крупных компаний;
* ошибки в управлении собственным делом;
* слабая компетентность руководителей;
* повышенная чувствительность к изменениям условий хозяйствования;
* трудности в заимствовании дополнительных финансовых средств и получении кредитов;
* неуверенность и осторожность хозяйствующих партнеров при заключении договоров (контрактов) и др.[[4]](#footnote-4)

Сущность малого предпринимательства проявляется в его экономических и социальных функциях:

1. формирование конкурентных, цивилизованных рыночных отношений, способствующих лучшему удовлетворению потребностей населения и общества в товарах (работах, услугах);
2. расширение ассортимента и повышение качества товаров, работ, услуг. Стремясь к удовлетворению запросов потребителей, малый бизнес способствует повышению качества товаров (работ, услуг) и культуры обслуживания;
3. приближение производства товаров и услуг к конкретным потребителям;
4. содействие структурной перестройке экономики. Малое предпринимательство придает экономике гибкость, мобильность, маневренность;
5. привлечение личных средств населения для развития производства. Партнеры в малых предприятиях вкладывают свои капиталы в дело с большей заинтересованностью , чем в крупных;
6. создание дополнительных рабочих мест, сокращение уровня безработицы;
7. более эффективное использование творческих способностей людей, раскрытие их талантов, освоение различных видов ремесел, народных промыслов;
8. вовлечение в трудовую деятельность отдельных групп населения, для которых работа на крупном производстве имеет определенные ограничения (домохозяйки, пенсионеры, инвалиды, учащиеся);
9. формирование социального слоя собственников, владельцев предприятий, фирм, компаний;
10. активизация научно-технического прогресса;
11. освоение и использование местных источников сырья и отходов крупных производств;
12. содействие деятельности крупным предприятиям путем изготовления и поставки комплектующих изделий и оснастки, создание вспомогательных и обслуживающих производств;
13. освобождение государства от низкорентабельных и убыточных предприятий за счет их аренды и выкупа.

Основные показатели, характеризующие деятельность малых предприятий

Удельный вес малых предприятий в процентах в основных экономических показателях предприятий и организаций отраслей экономики характеризуется следующими данными.

На 1 января 2004 года общее число постоянно работающих на малых предприятиях составило 76241 тыс. чел. что на 2.1% выше по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Доля среднесписочной численности занятых на предприятиях и в организациях всех отраслей экономики (без внешних совместителей и работающих по договорам) составила 13%. Общая занятость в сфере малого предпринимательства на 1 декабря 2004 года составила 7 млн 569 тыс.чел., в том числе средняя численность совместителей – 607.1 тыс.чел. и работающих по договорам – 379.5 тыс.чел. На 1 января 2005 года сектор малого предпринимательства обеспечивал занятость только каждого десятого работающего на предприятиях и в организациях Российской Федерации. Для сравнения – в странах Западной Европы в сектор малого предпринимательства вовлечено 50-70% экономически активного населения стран.

За последние годы число малых предприятий существенно не изменилось. По сравнению с 1996 годом в 2004 году общее число малых предприятий увеличилось на 64.3 тыс. :

* в промышленности – на 7%;
* в сельском хозяйстве на 40%;
* в строительстве сократилось почти на 7%

Удельный вес числа малых предприятий на 1 января 2004 года от общего числа предприятий и организаций составил: всего по экономике страны – 28,6% ; в промышленности – 36,6% ; в сельском хозяйстве – 4,1% ; в строительстве – 43,9% ; на транспорте – 28,4% ; в торговле и общественном питании – 38,6% ; науке и научном обслуживании – 34,31%.

Почти по всем отраслям экономики за последние годы темпы прироста общего числа предприятий и организаций значительно опережали темпы прироста в этих отраслях малых предприятий.

Малые предприятия очень подвержены угрозе банкротства, так как среди малых предприятий сильно развита конкуренция. Многие малые предприятия быстро разоряются. Но конкуренция положительно сказывается на эффективности производства, стимулирует снижение цен на товары, повышает ответственность производителей перед потребителями, расширяет сферы обслуживания населения.[[5]](#footnote-5)

**1.2. Организация финансов малого предприятия.**

Обществом с ограниченной ответственностью (ООО) является хозяйственное общество, учрежденное одним или несколькими лицами, уставной капитал которого разделен на доли, что зафиксировано в учредительных документах. Участники общества не отвечают по его обязательствам и не несут риск убытков, связанных с деятельностью общества, в пределах стоимости внесенных ими вкладов. Участники общества, не полностью внесшие вклады в уставной капитал, несут солидарную ответственность по его обязательствам в пределах стоимости, не оплаченной ими части вклада. [[6]](#footnote-6)

В собственности ООО находится обособленное имущество, учитываемое на его самостоятельном балансе, от своего имени оно приобретает и осуществляет имущественные права, несет обязанности, является истцом и ответчиком в суде, несет ответственность по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом. При этом ООО не отвечает по обязательствам своих участников. В случае несостоятельности общества по вине его участников или по вине других лиц, которые имеют право давать обязательные для общества указания или имеют возможность определять его действия, на таких участников или других лиц в случае недостаточности имущества общества может быть возложена субсидиарная ответственность по его обязательствам.

Общество с ограниченной ответственностью создает филиалы и открывает представительства по решению общего собрания участников, принятому большинством не менее 2/3 голосов от общего числа голосов его участников.

Филиал общества – это его обособленное подразделение, расположенное вне местонахождения общества и осуществляющее все его функции или их часть, в том числе функции представительства. Представительство общества – это его обособленное подразделение, расположенное вне местонахождения общества, представляющее интересы общества и осуществляющее их защиту.

Финансовые особенности деятельности филиалов и представительств определяются прежде всего тем, что они не являются юридическими лицами и действуют на основании утвержденных обществом положений. Филиал и представительство наделены имуществом создавшим их обществом и от имени последнего осуществляют свою деятельность. Руководители филиалов и представительств назначаются обществом и действуют на основании его доверенности. Ответственность за деятельность филиала и представительства несет создавшее их общество. Сведения о филиалах и представительствах общества содержатся в его уставе.

Общество с ограниченной ответственностью имеет, как правило, дочерние и зависимые хозяйственные общества с правами юридического лица, созданные на территории РФ, а также за ее приделами. При этом общество признается дочерним, если другое, основное хозяйственное общество или товарищество в силу преобладающего участия в его уставном капитале, либо в соответствие с заключенным между ними договором, либо иным образом имеет возможность определять решения, принимаемые таким обществом. Дочернее общество не отвечает по долгам основного общества, которое имеет право давать дочернему обществу обязательные для него указания и при этом отвечает солидарно с ним по сделкам, заключенным во исполнение таких указаний.

Общество называется зависимым, если другое хозяйствующее общество, называемое преобладающим или участвующим, имеет более 20% уставного капитала первого общества.

Вкладом в уставной капитал общества могут быть деньги, ценные бумаги, другие вещи или имущественные права либо иные права, имеющие денежную оценку.

Порядок распределения прибыли между участниками ООО определяется уставом при его учреждении, но законодательство допускает изменение этого порядка по единогласному решению общего собрания участников, что недопустимо для акционерного общества.

Порядок, размеры, состав и структура целевых фондов денежных средств, образуемых за счет чистой прибыли, предусматривается уставом ООО.

Большое значение имеет возможность привлекать дополнительные источники финансирования, проводя облигационные займы. ООО может размещать облигации на сумм не превышающую размера уставного капитала или величины обеспечения, предоставленного обществу в этих целях третьими лицами, после полной оплаты уставного капитала. При отсутствии обеспечения размещение облигаций допускается не ранее третьего года существования общества при условии надлежащего утверждения к тому времени двух годовых балансов.

Основное общество

А

Дочернее

общество

Б

«А» имеет возможность определять решения, принимаемые «Б»

В силу преобладающего участия "А" в уставном капитале "Б"

Или в соответствии с заключенными между ними договорами

Или имеет иную возможность определять решения «Б»

Юридические последствия

«А» солидарно отвечает с «Б» по сделкам, заключенным последним во исполнение обязательных для него указаний первого случая, когда право давать такие указания предусмотрено в договоре или уставе дочернего общества.

«А» несет субсидиарную ответственность по долгам «Б», в случае банкротства последнего по вине первого.

«Б» не отвечает по долгам «А»

Акционеры общества «Б» вправе потребовать от «А» возмещение убытков, причиненных им по вине «А»

Схема 1. Основные и дочерние общества.

Акционерные общества объединяют широкий круг юридических и физических лиц – акционеров. Соблюдение прав акционеров – одно из условий финансовой деятельности акционерного общества. Имущество акционерного общества формируется за счет полученных доходов, продажи акций в форме открытой или закрытой подписки и иных источников.

Акционерное общество (АО) – это коммерческая организация, уставный капитал которой разделен на определенное число акций, удовлетворяющих обязательственные права участников по отношению к обществу.

Уставный капитал АО составляется из номинальной стоимости акций, приобретенных акционерами, и определяет минимальный размер имущества АО, гарантирующий интересы его кредиторов.

При учреждении АО все акции размещаются среди учредителей. Все акции АО - именные с регистрацией их держателей в специальном реестре

Количество и номинал размещаемых акций, права, предоставляемые этими акциями, определяются уставом АО

Минимальный размер уставного капитала составляет:

* для ОАО - 1000 ММОТ на дату регистрации общества
* для ЗАО - 100 ММОТ на дату регистрации общества

Акционеры не отвечают по обязательствам общества и несут риск убытков, связанных с его деятельностью, в пределах стоимости принадлежащих им акций. Акционеры не полностью оплатившие акции, несут солидарную ответственность по обязательствам общества в пределах неоплаченной стоимости принадлежащих им акций.

АО несет ответственность по финансовым и другим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом. Оно не отвечает по обязательствам своих акционеров. Если несостоятельность АО вызвана действиями или бездействием его акционеров или других лиц, которые имеют право давать обязательные указания, то на указанных акционеров или других лиц в случае недостаточности имущества АО может быть возложена субсидиарная ответственность по его обязательствам.

АО создает филиалы и открывает представительства на территории РФ и за ее пределами. Финансовые особенности филиала определяются тем, что он является обособленным подразделением АО, расположенным вне местонахождения общества и осуществляющим все его функции или их часть. Финансовые особенности представительства определяются тем, что оно является обособленным подразделением АО, расположенным вне местонахождения общества, представляющим его интересы и осуществляющим их защиту.

Филиалы и представительства не являются юридическими лицами, действуют на основании утвержденного АО положения. АО наделяет их имуществом, которое учитывается на отдельном балансе.

Существенные финансовые особенностями имеют дочерние и зависимые общества с правами юридического лица. Общество признается дочерним, если другое основное хозяйственное общество или товарищество в силу преобладающего участия в его уставном капитале, либо в соответствие с заключенным договором, или иным образом имеет возможность определять решения, принимаемые таким обществом.Общество признается зависимым, если другое преобладающее общество имеет более 20% его голосующих акций.

«Преобладающее» общество обязано незамедлительно публиковать сведения о приобретении указанных 20% в порядке, установленном ФКЦБ и МАП РФ.

Хозяйственное товарищество.

Хозяйственное товарищество - коммерческая организация, предполагающая непосредственное участие полных товарищей в осуществлении от имени товарищества предпринимательской деятельности.

Товарищество разделяется на 2 формы:

* Полное товарищество
* Товарищество на вере (командитивное)

Полным признается товарищество, участники которого (полные товарищи) в соответствии с заключенным между ними договором занимаются предпринимательской деятельностью от имени товарищества и несут ответственность по его обязательствам принадлежащим им имуществом. Лицо может быть участником только одного полного товарищества. Фирменное наименование полного товарищества должно содержать либо имена (наименования) всех его участников и слова "полное товарищество", либо имя (наименование) одного или нескольких участников с добавлением слов "и компания" и слова "полное товарищество ".

Товариществом на вере (коммандитным товариществом) признается товарищество, в котором наряду с участниками, осуществляющими от имени товарищества предпринимательскую деятельность и отвечающими по обязательствам товарищества своим имуществом (полными товарищами), имеется один или несколько участников - вкладчиков (коммандитистов), которые несут риск убытков, связанных с деятельностью товарищества, в пределах сумм внесенных ими вкладов и не принимают участия в осуществлении товариществом предпринимательской деятельности. Положение полных товарищей, участвующих в товариществе на вере, и их ответственность по обязательствам товарищества определяются правилами настоящего Кодекса об участниках полного товарищества. Лицо может быть полным товарищем только в одном товариществе на вере. Участник полного товарищества не может быть полным товарищем в товариществе на вере. Полный товарищ в товариществе на вере не может быть участником полного товарищества. Фирменное наименование товарищества на вере должно содержать либо имена (наименования) всех полных товарищей и слова "товарищество на вере" или "коммандитное товарищество", либо имя (наименование) не менее чем одного полного товарища с добавлением слов "и компания" и слова "товарищество на вере" или "коммандитное товарищество". Если в фирменное наименование товарищества на вере включено имя вкладчика, такой вкладчик становится полным товарищем. К товариществу на вере применяются правила настоящего Кодекса о полном товариществе постольку, поскольку это не противоречит правилам настоящего Кодекса о товариществе на вере.

Производственные кооперативы.

Производственным кооперативом признается добровольное объединение граждан на основе членства для совместной производственной или иной хозяйственной деятельности (производство, переработка, сбыт, торговля, бытовое обслуживание, оказание других услуг), основанной на их личном трудовом и ином участии и объединении его членами имущественных паевых взносов.[[7]](#footnote-7)

Член кооператива вправе по своему усмотрению выйти из кооператива. В этом случае ему должна быть выплачена стоимость пая или выдано имущество, соответствующее его паю, а также произведены другие выплаты, предусмотренные уставом кооператива.

Имущество, находящееся в собственности производственного кооператива, делится на паи его членов в соответствии с уставом кооператива. Уставом может быть установлено, что определенная часть принадлежащего кооперативу имущества составляет неделимые фонды, используемые на определенные цели. Кооператив не вправе выпускать акции. Прибыль кооператива распределяется между его членами в соответствии с их трудовым участием, если иной порядок не предусмотрен законом или уставом.

Высшим органом управления кооперативом является общее собрание его членов. Исполнительными органами кооператива являются правление и (или) его председатель. Они осуществляют текущее руководство деятельностью кооператива и подотчетны наблюдательному совету и общему собранию членов кооператива. Член кооператива имеет один голос при принятии решений общим собранием.

Предприниматель без образования юридического лица.

Гражданские права и обязанности возникают в первую очередь из оснований, предусмотренных законами и другими правовыми актами. В соответствии со ст.8 ГК РФ гражданские права и обязанности возникают :

1. из договорных и иных сделок, предусмотренных законом, а также из договоров и иных сделок, хотя и не предусмотренных законом, но не противоречащих ему;
2. Из актов государственных органов и органов местного самоуправления, которые предусмотрены законом в качестве основания возникновения гражданских прав и обязанностей и т.д.

Гражданин вправе заниматься предпринимательской деятельностью без образования юридического лица с момента государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя. При этом предпринимательская деятельность может быть как основной, так и дополнительной деятельностью.

Гражданским законодательством установлено, что глава крестьянского (фермерского) хозяйства, осуществляющий деятельность без образования юридического лица, признается предпринимателем с момента государственной регистрации фермерского хозяйства. При этом имущество этого хозяйства принадлежит его членам на праве совместной собственности, если законом или договором не установлено иное. Плоды, продукция и доходы, полученные в результате деятельности фермерского хозяйства, являются общим имуществом его членов и используются по соглашению между ними.

В 2003 году продукция сельского хозяйства, полученная крестьянскими (фермерскими) хозяйствами, составила 15043 млн.руб., однако от общего объема продукции в хозяйствах всех категорий составила всего 2.5%. Пока невысок удельный вес посевных площадей, занимаемых крестьянскими (фермерскими) хозяйствами. Так, вся посевная площадь, принадлежащая им, составляет 6.8% от площади хозяйств всех категорий.

Для осуществления предпринимательской деятельности индивидуальный предприниматель в любой кредитной организации (банке) может открыть расчетный, текущий, ссудный, депозитный, валютный счет.

Индивидуальный предприниматель в соответствии с нормативными актами должен вести учет доходов и расходов, соблюдать порядок ведения кассовых операций, своевременно уплачивать налоги, отчисления, представлять установленную отчетность.[[8]](#footnote-8)

**1.3. Способы государственной поддержки малого предпринимательства.**

В нашей стране создана на федеральном уровне и формируется в субъектах РФ инфраструктура развития и поддержки предпринимательства вообще и малого предпринимательства в особенности.

На федеральном уровне проблемами развития и поддержки малого предпринимательства занимаются такие министерства и государственные комитеты, как:

1. Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства;
2. Министерство экономического развития и торговли;
3. Министерство труда и социального развития;
4. Министерство финансов;
5. Министерство по налогам и сборам;
6. Государственный таможенный комитет;
7. Государственный комитет по статистике;
8. Федеральный фонд поддержки малого предпринимательства;
9. Фонд (государственный) содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере.

Определяющее значение в структуре федеральных органов регулирования и поддержки малого предпринимательства занимают высшие законодательные и исполнительные органы страны : Президент РФ, Государственная дума и Совет Федерации, Правительство РФ.

Важная роль в инфраструктуре малого предпринимательства принадлежит Федеральному фонду поддержки малого предпринимательства. Фонд – некоммерческая организация в форме учреждения, осуществляющая финансовое обеспечение федеральной политики в области государственной поддержки малого предпринимательства в РФ. Основная цель деятельности фонда – финансовое обеспечение федеральной программы государственной поддержки малого предпринимательства, участие в финансировании региональных (межрегиональных программ), а также проектов и мероприятий, направленных на поддержку и развитие малого предпринимательства, осуществляемых Министерством РФ по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства.

Направления деятельности фонда:

1. Содействие в формировании рыночных отношений на основе государственной поддержки малого предпринимательства и развития конкуренции;
2. Осуществление финансовой поддержки инновационной деятельности предпринимательских структур, стимулирование разработок и производства принципиально новых видов продукции;
3. Содействие в освоении новых технологий и изобретений;
4. Участие в разработке, проведении экспертизы, конкурсном отборе и реализации федеральных, региональных (межрегиональных), отраслевых (межотраслевых) и муниципальных программ развития и поддержки малого предпринимательства, демонополизации экономики, развития конкуренции, насыщения товарного рынка и создания новых рабочих мест и др.

Для достижения своей основной цели фонд :

1. Осуществляет финансирование мероприятий федеральной программы государственной поддержки малого предпринимательства;
2. Выполняет функции залогодателя, поручителя, гаранта по обязательствам субъектов малого предпринимательства;
3. Финансирует проведение научных исследований по проблемам малого предпринимательства;
4. Осуществляет финансирование мероприятий по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров для деятельности субъектов малого предпринимательства, поддержке новых экономических структур, защите прав потребителей;
5. Может выступать гарантом по целевым иностранным кредитам, предоставленным РФ на поддержку малого предпринимательства;
6. Может предоставлять субъектам малого предпринимательства льготные кредиты, беспроцентные ссуды, краткосрочные займы на конкурсной основе, а также финансовую помощь на безвозмездной основе и др.

В целях государственной поддержки развития в стране инновационной деятельности в научно-технической сфере постановлением Правительства РФ от 3 февраля 1994 года №65 создан Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере. Основными задачами фонда являются :

1) Содействие проведению государственной политике формирования рыночных отношений в научно-технической сфере путем поддержки содействия и развития инфраструктуры малого инновационного предпринимательства, поощрения конкуренции через привлечение финансовых ресурсов и их целевое и эффективное использование для реализации программ и проектов по созданию производства наукоемких продуктов;

2) Участие в разработке, проведении экспертизы, конкурсном отборе и реализации федеральных, отраслевых, региональных программ и проектов, обеспечивающих демонополизацию процесса создания и освоения новых технологий, насыщение рынка произведенными на их основе конкурентоспособными товарами;

3) Содействие созданию новых рабочих мест для эффективного использования имеющегося в Российской Федерации научно-технического потенциала;

4) Поддержка освоения и внедрения новых технологий и ноу-хау с использованием патентов и лицензий;

5) Привлечение на конкурсной основе субъектов малого предпринимательства, отечественных и иностранных инвесторов к реализации государственных научно-технических программ и заказов.

Для реализации основных задач фонд имеет право :

1. Предоставлять финансовую помощь, в том числе на безвозмездной основе, для реализации федеральных, региональных и отраслевых программ и высокоэффективных проектов малого инновационного предпринимательства, выступать залогодателем, поручителем, гарантом по обязательствам юридических и физических лиц;
2. Контролировать целевое использование финансовых средств, выделяемых фондом хозяйствующим субъектам или получаемым ими при содействии фонда, и приостанавливать финансирование в случае выявления нарушений целевого использования средств;
3. Принимать долевое участие в создании хозяйствующих субъектов, в том числе с иностранным участием, специализированных учебных и консультативных организаций;
4. Создавать временные творческие коллективы, в том числе с привлечением иностранных специалистов;
5. Финансировать мероприятия по подготовке и повышению квалификации кадров для малого предпринимательства в научно-технической сфере;
6. Финансировать научные исследования, экспертизу проектов, научно-практические конференции, симпозиумы, выставки и другие мероприятия, в том числе международные, связанные с основными направлениями деятельности фонда;
7. Осуществлять рекламно-издательскую деятельность и иметь свой печатный орган;
8. Осуществлять в установленном порядке внешнеэкономическую деятельность, участвовать в международных программах и соглашениях;
9. Организовывать обучение, переподготовку и повышение квалификации специалистов за рубежом;
10. Открывать отделения, филиалы и представительства фонда в порядке, установленном действующим законодательством;
11. Осуществлять иную деятельность в соответствии со своими задачами.

Источники формирования средств фонда:

- бюджетные ассигнования в размере 1% средств, предусматриваемых ежегодно в федеральном бюджете на финансирование науки;

- добровольные взносы предприятий, учреждений, организаций и граждан в том числе иностранных юридических и физических лиц;

- иные поступления от деятельности фонда.

Продолжается процесс развития инфрастуктуры поддержки малого предпринимательства. Так, постановлением Правительства РФ от 5 августа 2000 года №581 создан совет по предпринимательству при Правительстве РФ. Создана правительственная комиссия по устранению административных барьеров при организации и осуществлении предпринимательской деятельности. Созданы координационные советы по малому предпринимательству при межрегиональных ассоциациях «Центральная Россия» и «Северный Кавказ». Почти во всех субъектах РФ созданы фонды поддержки малого предпринимательства. Продолжается процесс создания и расширения сети муниципальных фондов и иных организаций инфраструктуры поддержки малого предпринимательства во многих регионах страны. В начале 2001 года действовало в Свердловской области 15 таких фондов, в Тульской – 13, в Пермской – 5 и т.д.[[9]](#footnote-9)

Финансово-кредитная поддержка малого предпринимательства.

В соответствии с законодательством финансово-кредитная поддержка малого предпринимательства осуществляется Федеральным фондом поддержки малого предпринимательства, фондами субъектов РФ и муниципальными фондами с привлечением заинтересованных организаций.

Для финансово-кредитной поддержки субъектов малого предпринимательства используются бюджетные средства, финансовые ресурсы федерального и региональных фондов поддержки малого предпринимательства, финансово-кредитные ресурсы иностранных организаций.

Фонды поддержки малого предпринимательства всех уровней осуществляют следующие мероприятия по финансированию субъектов малого предпринимательства:

1. предоставление субъектам малого предпринимательства льготных кредитов, беспроцентных ссуд, краткосрочных займов без приобретения лицензии на банковскую деятельность;
2. предоставление финансовой помощи на возмездной и безвозмездной основе при осуществлении программ демонополизации, перепрофилирования производства в целях развития конкуренции и насыщения товарного рынка в соответствии с действующим законодательством;
3. выполнение функций залогодателя, поручителя, гаранта по обязательствам малых предприятий;
4. долевое участие в создании и деятельности хозяйствующих субъектов, обеспечивающих развитие инфраструктуры рынка, специализированных консультационных организаций и информационных систем поддержки малого предпринимательства и развития конкуренции, систем потребительской экспертизы и сертификации товаров и услуг;
5. финансирование мероприятий по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров для малых предприятий, поддержке новых экономических структур, защите прав потребителей;
6. финансирование научных исследований, научно-практических конференций, симпозиумов, совещаний, в том числе международных, связанных с деятельностью фонда.

Финансирование федеральной программы государственной поддержки субъектов малого предпринимательства в 2003 году осуществлялось из следующих источников:

В 2004 году финансирование мероприятий по государственной поддержке малого предпринимательства осуществлялось в полном соответствии с объемами бюджетных ассигнований в объеме 90 млн.руб.,[[10]](#footnote-10) используются 50 млн.руб., полученные фондом в 2003 году.

К основным направлениям кредитно-финансовой и инвестиционной поддержки малого предпринимательства относится банковское финансирование , а также освоение новых механизмов финансово-кредитной и инвестиционной поддержки малых предприятий, включающих создание межрегиональных, региональных и муниципальных гарантийных фондов, развитие финансового лизинга, франчайзинга, предоставление государственных льготных инвестиционных кредитов и гарантий Правительства РФ по иностранным инвестиционным кредитам для быстро окупаемых инвестиционных проектов малых предприятий в сфере материального производства и инновационной деятельности.

В настоящее время коммерческие банки в большей степени ориентированы на кредитование крупных предприятий, а это существенно повышает издержки кредитования малых предприятий, использование банками повышенных ставок по кредитам, предоставляемым малым предприятиям.

Для становления и развития малых предприятий и деятельности индивидуальных предпринимателей важнейшее значение имеет развитие микрофинансирования, т.е. получение субъектами малого предпринимательства займов на короткие сроки в относительно малых суммах.

В 2003-2004 гг. началась реализация программ микрофинансирования малых предприятий на региональном уровне при содействии ФФПМП и ряда зарубежных и международных организаций на общую сумму около 100 млн.долл. На 1 января 2005 года имеются следующие данные по организации микрофинансирования :

- средний размер одного займа составил 12.5 тыс.руб.;

- средний размер займов на одного клиента – 20 тыс.руб.;

- среднемесячная процентная ставка по микрокредитам – 6% в месяц

- средняя доходность – 5.6% в месяц в зависимости от суммы ресурсов;

- средний возврат займов в срок – 95%;

- большая часть займов приходится на торговлю (55%), на оказание бытовых услуг (24%) и на развитие сельского хозяйства (11%);

- 63% всех займов предоставляются начинающим предпринимателям.

Имущественная поддержка субъектов малого предпринимательства является важным фактором и условием их дальнейшего развития. Она осуществляется в соответствии со ст.7 Федерального закона «О государственной поддержке малого предпринимательства в Российской Федерации».

Целевой фонд формируется за счет объектов незавершенного строительства, изъятия площадей у арендаторов, пользующихся ими незаконно или заключивших договор аренды на пользование ими с нарушением требований действующего законодательства, государственного (муниципального) имущества, отчуждаемого в процессе приватизации государственных (муниципальных) предприятий.

Субъектам малого предпринимательства, арендующим помещения, входящие в целевой фонд нежилых помещений, могут предоставляться льготы в части арендной платы.

**2. Организация бизнеса – автопарка маршрутных такси и его экономическое обоснование.**

**2.1. Анализ рынка пассажирских перевозок Тюменского региона.**

Рынок пассажирских перевозок в Тюменском регионе без сомнения самый обширный в России. На нем работает значительное количество перевозчиков с различной формой собственности. Среди них все более весомую долю занимают компании, осуществляющие перевозки маршрутными такси и успешно конкурирующие с другими видами наземного пассажирского транспорта.

Сегодня автобус является основным видом наземного транспорта России. Его услугами ежегодно пользуются около 3,3 млрд. человек. Основной объем автобусных перевозок в Тюмени обеспечивается ГУП «Тюменьгортранс», в котором насчитывается более 5 тыс. единиц подвижного состава. Помимо внутригородских перевозок, сложились устойчивые пассажиропотоки между городом и областью. В их обслуживании участвуют Тюменьгортранс, машины которого работают на трёх десятках пригородных маршрутов, и ГУП Тюменской области «Трансавто», выполняющее перевозки на более чем 140 маршрутах. Вместе с тем в последние годы получили широкое распространение коммерческие перевозки, выполняемые маршрутными такси многочисленных частных операторов.

- Становление маршрутного такси в многомиллионной Тюмени происходило в 50-х годах прошлого столетия, когда стало очевидным, что традиционные автобусы, троллейбусы, трамваи и легковые такси не всегда удовлетворяют нужды горожан. Со всей актуальностью встал вопрос о создании такого вида наземного транспорта, который по своим функциональным качествам органично дополнил уже существующие формы перевозок. Недостающим звеном и стало маршрутное такси. Воспользовавшись им, пассажиры выигрывали в комфортности поездки и получали в свое распоряжение более удобный график движения, чем на обычном общественном транспорте при меньших по сравнению с легковым такси тарифах оплаты.

Пионерами освоения новой транспортной сферы в 1956 г. стали шестиместные легковые автомобили ГАЗ-12, которым были отведены определенные городские маршруты. В 60-х годах минувшего века на смену этой модели пришли более совершенные микроавтобусы РАФ-977Д, рассчитанные на перевозку 10 человек, включая водителя. Новинка успешно прижилась на улицах Тюмени, снискав популярность у многих жителей первопрестольной. Более того, развитие маршрутного такси не поспевало за транспортными потребностями гостей.

Львиная доля «маршруток» была сосредоточена в 14-м таксомоторном парке, который в 1976 г. располагал более чем 420 машинами этого типа. Однако в 1984 г. руководство Управления «Мосавтолегтранс» приняло не совсем продуманное решение о децентрализации маршрутных перевозок и передаче находящихся в эксплуатации микроавтобусов целому ряду столичных таксомоторных парков. В то время основное бремя перевозок легло на 11-местные машины РАФ-2203. Маршрутное такси прочно вошло в повседневную жизнь Тюмени, став неотъемлемой частью транспортного комплекса города. В 1991 г. насчитывалось 680 микроавтобусов, работавших на 130 маршрутах.

Эпоха либеральных преобразований дала сильный импульс развитию маршрутных перевозок. Широкое распространение частной собственности на многие виды деятельности, в том числе и транспортной, вовлекло в этот процесс значительное число новых действующих лиц. Только теперь роль первой скрипки в данном виде бизнеса стали играть не муниципальные, как раньше, а коммерческие перевозчики.

Важным фактором в быстром формировании рынка перевозок маршрутными такси, помимо всего, явилась острая нехватка в середине 90-х годов прошлого столетия пассажирского транспорта общего пользования, что грозило перерасти в крупную социальную проблему. Спрос рождал предложение, тем более, что данный вид бизнеса оказался весьма прибыльным. Не удивительно, что, начав со скромных объемов транспортной работы, частные компании превратились в серьезную силу в сфере пассажирских перевозок в Тюмени.[[11]](#footnote-11)

В настоящее время в белокаменной зарегистрировано 105 частных перевозчиков, к которым нужно прибавить еще 60 коммерческих фирм, которые обслуживают не только область, но и город. Внушителен и парк подвижного состава, который достиг 8,5 тыс. единиц. Из них около 4,5 тыс. автомобилей имеют лицензионные карточки. Масштабы перевозок коммерсантов составляют 10-12% от аналогичного показателя такого могучего предприятия, которым является Тюменьгортранс. Сегодня, по мнению В.М. Морозенко, речь идёт, по сути, об альтернативном виде транспорта, нравится это кому-то или нет.

Доказав свою состоятельность в обслуживании солидной части пассажиропотоков, частные перевозчики принесли с собой и целый шлейф проблем. Начнем с того, что только 13 фирм, работающих в Тюменском регионе, располагают парком, насчитывающим от 50 до 100 машин, в то бремя как 21 компания имеет автопарки, насчитывающие свыше 100 автомобилей. Следовательно, маршрутными таксомоторными перевозками занимается большое количество коммерческих организаций с очень незначительным парком автомобилей. Нередко встречаются фирмы, имеющие всего два или три автомобиля. Естественно, в этой ситуации говорить о налаживании нормальной работы, связанной с оказанием транспортных услуг, невозможно. Прежде всего, это касается обеспечения безопасности и качества перевозок. Мелкая компания просто не в состоянии должным образом проводить техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, осуществлять коннтроль за работой водителей на линии, вести с ними учёбу по БДД, проводить их медицинское освидетельствование перед выездом и возвратом с линии. Не менее остро стоят и кадровые проблемы. За рулем маршрутного такси можно встретить граждан практически со всего постсоветского пространства, многие из которых не имеют даже Тюменской регистрации. Нередко встречаются перевозчики, вообще работающие на нелегальных условиях. Зато желания заработать, невзирая ни на что, хоть отбавляй.

Поэтому главным критерием допуска частников к работе на маршрутных линиях Тюмени является в первую очередь легитимность их присутствия на рынке пассажирских перевозок, наличие исправного подвижного состава, соответствующей материально-технической базы и квалифицированных кадров. А это под силу более или менее солидному транспортному предприятию такому, как, например, таксомоторный парк или подобный ему. Только в этих организациях имеются места для хранения машин, моечные посты, соответствующая ремонтная база, обеспечено медицинское обслуживание персонала, оборудованы кабинеты по безопасности дорожного движения и т.д. Кроме того, повышения эффективности маршрутных перевозок значительно проще достичь в том случае, когда городские власти взаимодействуют с достаточно ограниченным числом крупных транспортных компаний. Вот почему назрела необходимость укрупнения фирм, осуществляющих пассажирские перевозки маршрутными такси. Именно такой подход стремится реализовать ГУП «Тюменский таксомоторный транспорт». Но все же последнее слово в этом вопросе остается за рынком.

Ещё одним злободневным вопросом является то обстоятельство, что в настоящее время практически полностью исчерпана пропускная способность посадочных площадок и улично-дорожной сети всех крупных транспортных узлов. Одновременно провозная способность подвижного состава снижается. Объяснение кроется в том, что микроавтобусы при перевозке равного количества пассажиров занимают в несколько раз большую площадь улично-дорожной сети, чем машины большого и особо большого класса.

Большую озабоченность вызывает отсутствие единой системы управления работой многочисленных перевозчиков различных форм собственности и координация расписаний движения автобусов и маршрутных такси между собой.

Проверками выявлены многочисленные случаи неудовлетворительного технического состояния, экипировки и внешнего вида маршрутных такси, нарушения правил перевозки пассажиров, отсутствия необходимых согласований на обслуживание маршрута. Не могут не тревожить и факты криминальной статистики. Число дорожно-транспортных происшествий с маршрутными такси, вызванное их неудовлетворительным техническим состоянием, низкой квалификацией или недисциплинированностью водителей недопустимо велико.[[12]](#footnote-12)

Анализ сложившейся ситуации в сфере пассажирских перевозок наземным транспортом показывает необходимость решения целой группы задач. К ним можно отнести:' обеспечение безопасности и высокого качества перевозок на основе внедрения автобусов большей вместимости, снижение нагрузки на улично-дорожную сеть и остановочные пункты за счёт применения диспетчерского руководства коммерческими перевозками, выработку предложений по планированию и учёту работы коммерческих перевозчиков для возможности проведения конкурса на транспортную работу маршрутных такси с дотациями из бюджета, сохранение для населения социально-приемлемых тарифов и льгот на перевозки. Со своей стороны ограниченная пропускная способность городской инфраструктуры является важнейшим аргументом для реализации модели регулируемого рынка автобусного транспорта на основании конкурсного закрепления маршрутов за перевозчиками.

Однако осуществление всех перечисленных мер невозможно без формирования четкой нормативно-правовой базы, отсутствие которой сегодня в значительной степени сдерживает развитие маршрутного такси и приводит к самоопределению и самозакреплению перевозчиков на действующих и вновь вводимых маршрутах, что в ряде случаев приводит к негативным последствиям как для перевозчиков, так и для пассажиров.

Не секрет, что в данной области до сих пор действует временное распоряжение заместителя премьера г. Тюмени (РЗП № 336), появившееся в 1998 г. С тех пор количество перевозчиков, величина парка подвижного состава, сложность решаемых проблем неизмеримо возросли. Совершенно не случайно некоторое время назад был подготовлен проект постановления правительства «Об основных направлениях развития городских и пригородных автобусных перевозок в городе Тюмени», основными фигурантами которого являлись: Управление транспорта и связи Тюмени, «Тюменьгортранс», «Тюменский таксомоторный транспорт» и Министерство транспорта Тюменской области. Для такого гигантского транспортного узла, которым является Тюменский регион, этот документ имеет ключевое значение.

Прежде всего предстоит составить уточнённый перечень действующих городских и пригородных автобусных маршрутов в Тюмени и области, разработать проекты организации городских маршрутов, организовать проведение конкурсов среди перевозчиков на право реализации принадлежащих Тюмени проектов организации (обслуживания) маршрутов с их регистрацией и присвоением им эксплуатационных номеров, создать и запустить в эксплуатацию программное обеспечение для формирования общегородской базы данных о маршрутной сети и остановочных пунктах городского пассажирского автобусного транспорта с использованием электронной масштабной карты.

Координацию деятельности перевозчиков различных форм собственности на регулярных автобусных городских маршрутах в условиях ограниченных ресурсов транспортной инфраструктуры призваны обеспечивать Межведомственные комиссии (МВК) по городским и пригородным автобусным перевозкам.

Их основными задачами являются: подготовка и проведение конкурсов на право организации регулярных автобусных маршрутов, выполняемых маршрутными такси, утверждение конкурсной документации, организация разработки и реализации мер по приведению в соответствие пропускной способности дорожно-уличной сети и посадочных зон количеству работающего там маршрутного подвижного состава, организация проверок работы маршрутных такси, а также условий, влияющих на безопасность перевозок и качество предоставляемых услуг, выявление и принятие, в соответствии с действующим законодательством, мер по пресечению работы в Тюмени маршрутов и перевозчиков, не зарегистрированных в установленном порядке. Последнее обстоятельство позволит избавиться от нелегалов и обеспечить гарантированное получение налогов в городскую казну.

Закономерно и появление в данном документе «положения о порядке организации перевозок на городских и пригородных регулярных автобусных маршрутах», которое определяет последовательность этапов и условий взаимодействия перевозчиков, структур правительств Тюмени и Тюменской области, контролирующих организаций по организации регулярных автобусных маршрутов в городе Тюмени, проведению конкурсов на право их реализации (обслуживания) и осуществление перевозки пассажиров. Здесь нашли отражение термины и определения, используемые в области маршрутных перевозок, требования к автобусам, оборудованию остановочных пунктов, расписанию движения, организации перевозочного процесса. Так, например, маршрутное такси определяется как автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров коммерческой организацией или предпринимателем без образования юридического лица и имеющее не менее 8 мест для сидения, не считая места водителя. Кстати, расписание отправления маршрутных такси от конечных пунктов, совпадающих с конечными пунктами маршрутов Тюменьгортранса, должно быть согласовано с расписанием движения (действующих) маршрутов этой организации.

Свою лепту в улучшение качества работы частных компаний, по словам В.М. Морозенко, должно внести проведение открытых конкурсов по закреплению городских маршрутов за перевозчиками, осуществляющими обслуживание пассажиров в режиме маршрутного такси. При разработке этого положения учитывалась сложившаяся международная практика. Основными критериями конкурсного рассмотрения заявок претендентов являются: опыт работы перевозчика на рынке пассажирских перевозок; наличие квалифицированных кадров руководителей, специалистов, обслуживающего персонала и водителей; воможности перевозчика по организации оперативного диспетчерского регулирования перевозок; присутствие сертифицированного подвижного состава, в наибольшей степени соответствующего специфике конкретных маршрутов; наличие договора обязательного страхования пассажиров, водителей и автогражданской ответственности; отсутствие задолженности и объем налоговых отчислений в городской бюджет. Из вышесказанного получается, что коммерсанты, не способные выполнить перечисленные требования, будут вынуждены уйти с рынка маршрутных перевозок или перепрофилировать свою деятельность. Впрочем, пассажиры от этого только выиграют.

Неотъемлемым условием договора на транспортное обслуживание в режиме маршрутного такси – теперь между Комитетом транспорта и связи Тюмени вместо бывшего Управления, с одной стороны, и перевозчиком – с другой является заведомое согласие последнего на адекватное взаимодействие со службой линейного контроля. Нельзя сказать, что сегодня такие мероприятия не проводятся, но их результаты не внушают особого оптимизма. Новая организация займется проверкой качества подготовки автомобилей к работе на линии (внешний вид, состояние и оборудование салона, экипировка автомобиля); выполнения водителями своих должностных обязанностей; правильности оформления путевой документации; состояния и оборудования конечных остановочных пунктов указателями, соблюдения трассы маршрута, графика движения и других положений паспорта маршрута. Под бдительный контроль также попадут соблюдение порядка посадки-высадки и перевозки пассажиров, наличие в салоне автомобиля контрольно-кассовой машины или контрольных билетов, соответствующих требованиям, и ведение билетной документации, контрольных билетов у пассажиров. Не должен остаться вне поля зрения при осуществлении перевозок маршрутными такси переход к налогу на вмененный доход, что позволит увеличить финансовые отчисления в бюджет Тюмени.

Постановление об основных направлениях развития городских и пригородных автобусных перевозок в Тюмени еще не принято и для того, чтобы это произошло, нужна политическая воля правительства. По твердому убеждению В.М. Морозенко, столь нужный документ уже в скором времени найдет свое практическое воплощение. Хочется верить, что дальнейшее развитие маршрутного такси, ставшего неотъемлемой частью транспортной инфраструктуры, будет идти по все более цивилизованному руслу.[[13]](#footnote-13)

**2.2. Проект компании, предоставляющей транспортные услуги.**

Цель проекта

Проект рассчитан на 37 месяцев с 1 января 2006 г. по 1 февраля 2009 г.

Проектом предполагается получение кредита в январе 2006 года.

Сумма кредита составляет 300 000 $, ставка — 21%.

Возврат процентов ежемесячно с 3-го месяца проекта. Возврат инвестиционных средств ежемесячно с 3-го месяца проекта.

После получения кредита, покупки транспортных средств, проведения всех подготовительных работ, 1 марта 2006 г. компания перейдет к деятельности по предоставлению транспортных услуг.

Полученные средства будут израсходованы на покупку транспортных средств.

Планируется закупка 5-х пассажирских микроавтобусов «Мерседес 0207», не старше 1996 года выпуска. Стоимость микроавтобусов колеблется от 50 000 $ до 60 000 $.

Возврат инвестиционных средств будет осуществляться из доходов от деятельности компании.

Пути к успеху

Деятельность компании обеспечит достаточным объемом финансовых ресурсов для выплаты процентов по кредиту и возврата основной суммы долга, с сохранением платежеспособности предприятия. Динамика нарастания чистой прибыли позволяет обеспечить возврат основной суммы кредита в запланированные сроки.

Основной источник возврата основного долга и выплаты процентов — выручка от предоставленных услуг.

Все работы, связанные с покупкой и оценкой автотранспорта, планируется закончить в течение одного месяца с начала кредитования.

В марте 2006 года компания начнет функционировать и в мае 2006 года компания выйдет на планируемую мощность.

Рыночная сегментация

- предоставление услуг по пассажироперевозке на маршрутном такси ;

- организация туристических маршрутов на территории Тюменской области;

Данный проект является усилением влияния на рынке пассажирских перевозок.

Финансовый анализ

В день одна машина приносит 192 $ дохода.

В месяц доход компании от 4-х машин равен 23 040 $.

В день один микроавтобус приносит 360 $ дохода.

В месяц доход компании от 5-ти микроавтобусов равен 33840 $.

**2.3. Определение расстояния между остановочными пунктами и в целом по маршруту.**

Маршрут представляет собой установленный и соответст­венно оборудованный путь следования микроавтобусов между начальными и ко­нечными пунктами.

Для замера протяжённости маршрута создаётся комиссия в составе представителей дорожной и автотранспортной организации. Комиссия путём выезда на автомобиле, оборудованном исправным и опломбированным спи­дометром определяет фактическое расстояние между остановочными пунк­тами, предусмотренными на автомобильных дорогах, в том числе и внутри городов и посёлков. Расстояние между остановочными пунктами должно быть определено с точностью до одной десятой километра. По итогам замера комиссия составляет акт. (таблица 2.1)

Таблица 2.1.

Акт замера протяжённости маршрута

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование остановочных пунктов | Показания  спидометра | Расстояние ме­жду остановоч­ными пунктами | Расстояние от на­чального пункта |
| Новоалексеевский | 100,0 |  |  |
| Ул. Лубянова | 111,0 | 11,0 | 11,0 |
| Борисово | 113,8 | 2,8 | 13,8 |
| Митино | 118,0 | 4,2 | 18,0 |
| Перелегова | 121,0 | 3,0 | 21,0 |
| Калинина | 126,6 | 5,6 | 26,6 |
| Ул. Ульянова | 131,7 | 5,1 | 31,7 |

Пользуясь актом замера протяжённостью маршрута рассчитываем рас­стояние между остановочными пунктами и в целом по маршруту.

Расстояние между остановочными пунктами (длина перегона) определяется показаниями спидометра.

Lпер=ПСn+1-ПСn ; км,

где ПС – показания спидометра, ПСn+1 – показания спидометра на оче­редном пункте, а ПСn – показания спидометра на предыдущем пункте.

1. Перегон: Новоалексеевский – Ул. Лубянова

Lпер=111,0-100,0=11,0 км.

1. Перегон: Ул. Лубянова – Борисово

Lпер=113,8-111,0= 2,8 км.

1. Перегон: Борисово – Митино

Lпер=118,0-113,8=4,2 км.

1. Перегон: Митино – Перелегова

Lпер=121,0-118,0=3 км.

1. Перегон: Перелегова – Калинина

Lпер=126,6-121,0=5,6 км.

1. Перегон: Калинина – Ул. Ульянова

Lпер=131,7-126,6=5,1 км.

Результаты расчётов заносим в таблицу 2.1

Расстояние от начального пункта до последующих остановочных пунктов и по маршруту в целом

L=ПСn - ПС1  ; км. ,

где ПСn – показания спидометра на n – ом пункте,

ПС1 – показания спидометра на начальном пункте маршрута.

1. Новоалексеевский – Ул. Лубянова

L=111,0-100,0=11,0 км

1. Новоалексеевский – Борисово

L=113,0-100,0=13,0 км

1. Новоалексеевский – Митино

L=118,0-100,0=18,0 км

1. Новоалексеевский – Перелегова

L=121,0-100,0=21,0 км

1. Новоалексеевский – Калинина

L=126,6-100,0=26,6 км

1. Новоалексеевский – Ул. Ульяновых

L=131,7-100,0=31,7 км

n

Проверка: Lм=L6=∑ Lпер ; км.

1

Lм=11,0+2,8+4,2+3+5,6+5,1=31,7 км

Результаты расчётов заносим в таблицу 2.1

**2.4. Определение времени движения, сообщения, рейса, оборотного рейса.**

Для определения времени рейса выполняются хронометражные наблю­дения. Хронометражные наблюдения проводятся по трассе обследуемого маршрута на подвижном составе, имеющем наиболее низкие технико-экс­плутационные характеристики из применяемого на рассматриваемом направ­лении. Водитель микроавтобуса, на котором выполняются хронометраж времени рейса должен обладать средней квалификацией, знать обследуемый маршрут. Хронометраж проводится по всем часам работы в характерные дни недели (будние, субботние, воскресные), каждого сезона года (зимы, весны, лета, осени), а так же при изменении режима работы транспорта и пассажирских потоков. Место хронометражиста в микроавтобусе определяется возможностями наилучшего обзора трассы движения, а также дверей входа-выхода пассажи­ров. Запись наблюдений проводится на хронометражной карте маршрута, со­держащей список остановочных пунктов. По результатам обработки хроно­метражных наблюдений составляется акт (таблица 2.2).

Таблица 2.2.

Карта обработки хронометражных наблюдений по маршруту

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Время мин. |  |
| Остановочные пункты | Движения | Стоянки на проме­жуточных пунктах | Стоянки на конеч­ных пунктах |
| Новоалексеевский |  |  | 10 |
| Ул. Лубянова | 24 | 1 |  |
| Борисово | 6 | 1 |  |
| Митино | 9 | 1 |  |
| Перелегова | 6 | 1 |  |
| Калинина | 10 | 1 |  |
| Ул. Ульяновых | 10 |  | 10 |
| ИТОГО: | 65 | 5 | 20 |

Время движения.

Время движения – это время, затрачиваемое микроавтобусом на маршруте от одного конечного пункта до другого с учётом задержек по причинам дорож­ного движения.

Для определения времени движения пользуемся картой обработки хро­нометражных наблюдений по маршруту (таблица 2.2), время движения по маршруту за рейс определяется суммированием времени движения по от­дельным перегонам.

n

tдв=∑ t`дв ; мин. ,

1

где t`дв – время движения на одном перегоне, мин.,

n – количество перегонов на маршруте.

tдв=24+6+9+6+10+10=65 мин=1,08 ч.

Время простоя на промежуточных пунктах за рейс.

Время простоя на промежуточных пунктах за рейс определяется сумми­рованием времени простоя на отдельных промежуточных пунктах.

к

tпо = ∑ t`по ,

1

где t`по – время простоя на промежуточном пункте, мин.

к – количество промежуточных остановок

tпо=1+1+1+1+1=5 мин.

Время сообщения.

Время сообщения – это время с момента отправления с одной конечной остановки до момента прибытия на другую конечную остановку, оно вклю­чает время движения и время простоя на промежуточных пунктах.

tс = tдв + tпо ; мин.

tc=65+5=70мин.=1,16 ч.

Время рейса.

Рейсом – называется пробег микроавтобуса в одном направлении от одного конечного пункта до другого, время рейса включает в себя время движения, простоя на всех промежуточных остановках и время стоянки на одном ко­нечном пункте.

tр=tдв+tпо+tко ; мин.

tр=65+5+10=80 мин=1,33ч.

Время оборотного рейса.

Оборотным рейсом называется пробег микроавтобуса в обоих направлениях.

Время оборотного рейса включает время рейса в прямом направлении и время рейса в обратном направлении.

tоб = tрпр + tробр ; ч.

в данном варианте tр в прямом направлении равно времени рейса в об­ратном направлении.

tрпр = tробр = tр ;

tоб = 2 tр

tоб = 2\*80=160 мин= 2,66 ч.[[14]](#footnote-14)

**2.5. Расчёт скорости движения микроавтобуса (среднетехнической, сооб­щения, эксплуатационной).**

Среднетехническая скорость.

Среднетехническая скорость определяется, как отношение длины мар­шрута к времени движения.

Vм = Lм / tдв ; км/ч

Vм = 31,7 / 1,08 = 29,35 км/ч

Скорость сообщения.

Скорость сообщения характеризует среднюю скорость передвижения пассажиров по маршруту и определяется отношением длины маршрута к времени сообщения.

Vc = Lм / tc ; км/ч

Vc = 31,7 / 1,16 = 27,3 км/ч

Эксплуатационная скорость.

Эксплуатационная скорость – определяется как отношение длины мар­шрута к времени рейса.

Vэ = Lм / tр ; км/ч Vэ = 31,7 / 1,33 = 23,8 км/ч

**2.6. Понятие о пассажиропотоках. Изложить цели и методы их изу­чения**

Понятие о пассажиропотоках.

Движение пассажиров в одном направлении маршрута называется пас­сажиропотоком. Пассажиропоток может быть в прямом направлении и в об­ратном направлении.

Пассажиропоток характеризуется:

* мощностью или напряжённостью, т. е. количества пассажиров, кото­рое проезжает в определённое время на заданном участке маршрута в одном направлении
* объёмом перевозок пассажиров, т. е. количеством пассажиров пере­возимых микроавтобусами за определённый промежуток времени (час, сутки, месяц, год)
* пассажирооборотом, т. е. транспортные работы, выполняемые при перевозке пассажиров.

Характер особенностей пассажиропотоков является их неравномерность. Они изменяются по времени (часам, сутки, днём недели, периодом года и т. д.), по участкам маршрута (перегонам) и направлениям маршрута.

Цели, сроки изучения и обследования пассажиропотоков.

Для повышения качества предоставляемых автотранспортных услуг и обеспечения эффективности использования подвижного состава, субъекты обязаны систематически исследовать пассажиропотоки по дням недели и ме­сяцам года, как на отдельных маршрутах, так и на всей маршрутной сети. Предприятия и организации, имеющие права открытия автобусных маршру­тов ежегодно составляют и утверждают график обследования пассажиропо­токов, в которых определяют сроки его проведения.

Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с дейст­вующими нормативными документами. Полученный в результате обследова­ния пассажиропотока материал служит основанием для корректировки мар­шрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения микроавтобусов, организации экспрессных, полуэкспрессных, укороченных и спа­ренных рейсов. Выбор типа микроавтобусов, распределение их по маршрутам, на­значение остановочных пунктов. Материалы так же используются для разра­ботки мероприятий по улучшению обслуживания населения в час пик.

Методы изучения пассажиропотоков.

Для решения задач текущего планирования пассажирского транспорта, совершенствования маршрутной сети, повышения качества обслуживания населения применяют следующие методы изучения пассажиропотока:

* метод визуального обследования наполнения подвижного состава. Проводится на остановочном пункте по шестибалльной шкале, представленной силуэтами подвижного состава разметкой степени наполнения.

1 балл – низшая – соответствует занятости 1/3 сидений.

2 балла – занято 2/3 сидений.

3 балла – заняты все сиденья.

4 балла – заняты все сиденья и примерно половина мест для проезда стоя.

5 баллов – соответствует предельнодопустимому наполне­нию.

6 баллов – высшая степень наполнения, салон микроавтобуса пе­реполнен.

Этим способом можно определить мощность пассажиропотока по пере­гонам маршрута и часам суток. Регулярность движения на перегонах, коэф­фициент внутричасовой неравномерности пассажиропотока, регистрация на­полнения подвижной единицы проводится на часовой форматке специально разработанной.

* метод подсчёта входящих и выходящих пассажиров на остановоч­ном пункте. Данные записываются в специальной таблице (счётно-табличный метод). Этот метод позволяет определить пассажиро­оборот остановочного пункта, регулярность движения на перего­нах.
* визуальный метод. Метод визуального обследования в подвижном составе. Он проводится работниками учёта путём проезда по мар­шруту и записи наполнения подвижного состава на списке остано­вочных пунктах также по шестибальной шкале. Он позволяет оп­ределить мощность пассажиропотока по перегонам маршрута и по часам суток.
* метод опроса пассажиров на отдельном остановочном пункте. Он по­зволяет определить транспортную связь с другими остановоч­ными пунктами. При опросе пассажиров, ожидающих подвижной состав, заполняется специальная часовая таблица связей.
* метод комплексного обследования пассажиропотока на действую­щих маршрутах. Он осуществляется в подвижном составе тремя основными способами:
  1. при помощи учётного талона, выдаваемого пассажиру при входе в салон с отметкой на нём остановки посадки и заби­раемом при выходе с отметкой номера остановки высадки. Метод обследования трудоёмок в обработке, не рассчитан на применение вычислительной техники.
  2. При помощи опроса входящих пассажиров относительно оста­новки их выхода (раннее этот метод назывался - таблич­ным). Сущность этого способа заключается в том, что про обследовании учётчик узнав от пассажира до которой оста­новки он следует, должен в специально разработанной таб­лице напротив пункта посадки поставить пункт назначения.
  3. при помощи подсчета количества входящих и выходящих пас­сажиров на каждом остановочном пункте с заполнением соответствующих таблиц (счётно – табличный метод).

При комплексном обследовании можно определить распределение пас­сажиропотока по маршрутам, мощность пассажиропотока по перегонам, среднюю дальность поездки пассажира по маршруту, корреспонденцию пас­сажиров между остановочными пунктами маршрута, коэффициент наполне­ния, коэффициент сменяемости пассажиров и др. показатели.

* + - метод обследования трудовых корреспонденций (анкетный метод). Он осуществляется путём заполнения анкет в предприятиях, уч­реждениях, по месту жительства. Этим методом можно определить среднюю дальность передвижения по городу, корреспонденцию между районами города. Существует также отчётно – статистиче­ский метод, основанный на анализе данных о выручке от пере­возки пассажиров на маршрутах и проданных билетов. В связи с меньшей трудоёмкостью и возможностью получения значитель­ного количества показателей и использования для обработки ре­зультатов наблюдений вычислительной техники табличный метод получил наиболее широкое распространение на автобусном транс­порте.

Обследование пассажиропотока состоит из трёх этапов:

* + - 1. подготовка к обследованию
      2. проведение обследования
      3. обработка материалов обследования

Организационно-техническая подготовка метода обследования:

* + - определение целей и выбор метода обследования;
    - определение трудоёмкости подготовки проведения обследования по группам работников (инструкторы, учётчики, информационное обеспечение);
    - определение объёмов вычислительных работ;
    - определение объёмов транспортной работы по подвозу – развозу ра­ботников учёта;
    - определение объёма графических работ;
    - определение расценок по всем видам работ;
    - разработка графика подготовки, проведения обследования, обра­ботки и анализа материалов;
    - составление сметы расходов и определения источников финансиро­вания работ;
    - заключения договоров с исполнителями и др. работы;[[15]](#footnote-15)

О намечаемом обследовании население оповещается через средства мас­совой информации и специальными объявлениями не менее чем за 10 дней до начала обследования. Результатом обработки материалов обследования являются таблицы распределения пассажиропотоков по часам суток (таблица 2.3), участкам маршрута в час пик (таблица 2.4), корреспонденции остано­вочных пунктов и др.

Таблица 2.3.

Распределение пассажиропотока по часам суток

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Количество пассажиров | |  | Количество пассажиров | |
| Часы суток | Направления | | Часы суток | Направления | |
|  | прямое | обратное |  | прямое | обратное |
| 5 – 6 | 44 | - | 14 – 15 | 69 | 62 |
| 6 – 7 | 67 | 50 | 15 – 16 | 65 | 58 |
| 7 – 8 | 87 | 74 | 16 – 17 | 27 | 50 |
| 8 – 9 | 67 | 54 | 17 – 18 | 56 | 20 |
| 9 – 10 | 57 | 27 | 18 – 19 | 47 | 40 |
| 10 –11 | 24 | 50 | 19 – 20 | 23 | 47 |
| 11 – 12 | 51 | 54 | 20 – 21 | 10 | 22 |
| 12 – 13 | 61 | 58 | 21 – 22 | - | 17 |
| 13 – 14 | 63 | 61 |  |  |  |

Таблица 2.4.

Распределение пассажиропотока по участкам маршрута в час пик

( с 7 до 8)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Количество пассажиров | |
| Участки маршрута | Расстояние, км. | Направления | |
|  |  | прямое | обратное |
| Новоалексеевский - Ул. Лубянова | 11,0 | 20 | 21 |
| Ул. Лубянова – Борисово | 2,8 | 40 | 34 |
| Борисово - Митино | 4,2 | 61 | 40 |
| Митино – Перелегова | 3,0 | 68 | 64 |
| Перелегова – Калинина | 5,6 | 54 | 60 |
| Калинина – Ул. Ульяновых | 5,1 | 34 | 27 |

**2.7. Определение количества перевозимых пассажиров за день, вы­полненных пассажиро-километров и количества такси на маршруте.**

Количество перевезённых пассажиров за день.

Количество перевезённых пассажиров за день определяется суммирова­нием количества пассажиров, перевезённых за каждый час в прямом и обрат­ном направлениях.

22

Qсут= ∑ Qч , пасс.

5

где Qч – количество пассажиров, перевезённых за один час на маршруте

5 – начало работы микроавтобусов

22 – конец работы микроавтобусов

В прямом направлении:

Qсутпр=44+67+87+67+57+24+51+61+63+69+65+27+56+47+23+10=818 пасс.

В обратном направлении:

Qсутобр=50+74+54+27+50+54+58+61+62+58+50+20+40+47+22+17=1562 пасс.

В целом за сутки:

Qсут= Qсутпр+ Qсутобр ; пасс.

Qсут=818+1562=2380 пасс.

Количество выполненных пассажиро-километров за день.

Рсут=( Qсутпр+ Qсутобр)\*Lср пасс-км,

где Lср – средняя дальность поездки одного пассажира по материалам обследования.

Lср=16,3 км.

Рсут=(818+1562)\*16,3=38794 пасс-км

Определение количества микроавтобусов на маршруте, интервала и частоты движения.

Потребное количество микроавтобусов для обслуживания маршрута.

Ам=Qmax\*tоб / gн ; ед. ,

где Qmax – напряженность пассажиропотока; Qmax=68

tоб - время оборота микроавтобуса; tоб=2,66 ч

gн – номинальная вместимость микроавтобуса; gн=36 чел.

Ам= 68\*2,66/36=5 ед.

Интервал движения.

Интервалом движения – называется время между приходом на остано­вочный пункт, следующих один за другим микроавтобусов. Интервал определяют отношением времени оборотного рейса в минутах к количеству микроавтобусов, работающих на маршруте.

I = (tоб/ Ам)\*60 ; мин.

I = (2,66/5)\*60 = 32 мин.

Частота движения микроавтобусов.

Частотой движения микроавтобусов – называют количество микроавтобусов, прохо­дящих в течении часа в одном направлении, через определённый остановоч­ный пункт.

Nа = Ам / tоб ; авт/ч или Nа = Qmax / gн ; авт/ч

Nа = 5 / 2,66 = 1,8 авт/ч или Nа = 68 / 36 = 1,8 авт/ч

**2.8. Составление расписания движения маршрутных такси.**

Общие требования к расписанию.

Расписание является основой организации движения микроавтобусов на мар­шрутах, обязательно для выполнения всеми линейными работниками пасса­жирского автотранспорта. Им определяется количество рейсов, время движе­ния между остановочными пунктами и т.д.

Расписание движения должно разрабатываться с учётом необходимости обеспечить:

* удовлетворение потребности населения в перевозках по каждому маршруту;
* использование вместимости микроавтобусов по установленным нормам;
* минимальные затраты времени пассажира на поездки;
* регулирование движения микроавтобусов на всём протяжении маршру­тов;
* создание необходимых удобств в пути следования;
* соблюдение режима и условий труда водителей и кондукторов, со­гласно трудовому законодательству;
* эффективное использование микроавтобусов;

АТП, организации, предприниматели и частные лица обязаны составлять расписание движения микроавтобуса в соответствии с требованиями действующих нормативных документов. Расписание движения при осуществлении всех ви­дов автобусных перевозок (городских, пригородных, междугородных), должно составляться на основе нормативных скоростей движения на отдель­ных этапах маршрута при условии, что эти скорости соответствуют разре­шённым правилами дорожного движения и дорожными знаками. Исходя из условий эксплуатации подвижного состава, максимальные скорости движе­ния на маршрутах могут устанавливаться ниже предела установленного пра­вилами дорожного движения.

Расписание движения микроавтобусов для городских, пригородных, междуго­родных и внутрирайонных автобусных маршрутов ежегодно согласовывается с администрациями районов и городов, и утверждаются государственным за­казчиком на пассажирские перевозки.

Маршрутное расписание представляет собой основной документ службы эксплуатации АТП и определяет режим его работы, необходимое количество подвижного состава, водителей, материальных, финансовых и других ресур­сов.

В целях наилучшего обслуживания пассажиров, повышения производи­тельности подвижного состава и лучшего его использования маршрутное расписание разрабатывается в нескольких вариантах:

* будних, предвыходных и выходных дней;
* осенне-зимнего и весенне-летнего сезонов;

Необходимость наличия различных вариантов расписания движения яв­ляются:

* непостоянство пассажиропотоков;
* изменения норм времени движения подвижного состава на мар­шруте;
* изменения количества подвижного состава, выпускаемого для ра­боты на маршруте;

На основании данных, содержащихся в маршрутном расписании движе­ний, разрабатываются:

* водительские расписания;
* расписание движения для диспетчеров на конечных, промежуточ­ных пунктах маршрута;
* расписание движения для пассажиров (в случае, если интервал дви­жения превышает 15 минут);

Каждому микроавтобусу маршрута в расписании присваивается определённый номер выхода, т.е. номер графика по которому осуществляется последовательность выпуска микроавтобуса на каждый маршрут.

Начало и окончание движения микроавтобусов на каждом маршруте определяют по местным условиям, учитывая распределение спроса на перевозки.

Методика составления расписания движения носит в значительной степени формализованный характер. В процессе составления расписания движения используется в основном аналитические и частично графические методы. Маршрутные расписания, разрабатываемые в табличной форме, содержат данные характеризующие трассу маршрута, дифференцированные нормы пробега по периодам суток, принятый режим труда водителей, тип и количество используемого подвижного состава, время начала и окончания движения на маршруте, длину и время нулевых пробегов и других требований.

Необходимое количество рейсов, интервал и частоту движения рассчитывают в соответствии с данными распределения пассажиропотоков отдельно для «часов пик» и других часов суток, особое внимание уделяется определению количества необходимых рейсов в «час пик», расчёт которых осуществляется с учётом нормального наполнения микроавтобусов при соблюдении установленных нормативов качества обслуживания пассажиров.

Исходные данные для разработки маршрутного расписания.

Количество работающих микроавтобусов на маршруте – 5;

Нулевой пробег:

от АТП до начального пункта – 5 км;

от конечного пункта до АТП – 5 км;

Время на нулевой пробег:

от АТП до начального пункта – 10 мин;

от конечного пункта до АТП – 10 мин;

Время следования от начального до конечного пункта (пункт 2.2.3.) – 70 мин = 1.16 ч;

Простой на каждой конечной остановке – 10 мин (согласно таблице 2.2);

Пункт начала и окончания движения – Новоалексеевский;

Время первого отправления от начального пункта – 500;

Интервал движения – 32 мин мин;

Время последнего отправления от Новоалексеевской до п. Ул. Ульяновых – 1908

Режим работы – двухсменный;

Место предоставления обеденных перерывов:

I смена – Ул. Ульяновых

II смена – Новоалексеевский

Средняя продолжительность обеденного перерыва – 50 мин;

Место смены бригад такси на линии в начальном пункте маршрута.

**2.9. Определение показателей работы маршрутных такси по расписанию.**

Продолжительность работы каждого микроавтобуса.

Продолжительность работы микроавтобуса это время с момента выезда из АТП до момента возврата в АТП, за вычетом времени обеденных перерывов.

Тн = tзаезда - tвых - ∑tоб пер ; ч.

Т1н = 1940 – 440 + (050 + 030) = 1340 ч.

Т2н = 2012 – 512 + (050 + 030) = 1340 ч.

Т3н = 2044 – 544 + (050 + 030) = 1340 ч.

Т4н = 2116 – 616 + (050 + 030) = 1340 ч.

Т5н = 2148 – 648 + (050 + 030) = 1340 ч.

Все микроавтобусы работают на линии одинаковое количество часов.

Автомобиле – часы в эксплуатации.

5

АЧэ = ∑ Тн ; ч.

1

АЧэ = 1340 + 1340 + 1340 + 1340 + 1340 = 6820 ч = 68,33 ч

Средняя величина времени в наряде.

Тн ср = АЧэ / Ам ; ч.

Тн ср = 68,33 / 5 = 13,66 ч.

Количество рейсов выполненных одним микроавтобусом.

n`р = nр1см + nр2см ; рейсов

n`р = 6 + 4 = 10 рейсов

Все микроавтобусы выполняют одинаковое количество рейсов.

Общее количество рейсов по расписанию.

5

nр расп = ∑ n`р ; рейсов

1

nр расп = 10 + 10 + 10 + 10 + 10 = 50 рейсов

Проверка времени работы одного микроавтобуса.

Тн = n`р \* tp + ∑to ; ч

Тн = 10 \* 80 + 20 = 820 мин. = 13,66 ч.

Пробег микроавтобусов по маршруту с пассажирами.

Пробегом микроавтобуса по маршруту с пассажирами называется полезным пробегом.

Lпол = nр расп \* Lм  ; км.

Lпол = 50 \* 31,7 = 1585 км.

Общий пробег микроавтобусов.

Lобщ = Lпол + Ам \* ∑Lо ; км.

Lобщ = 1585 + 5 \* 10 = 1635 км.

Коэффициент использования пробега за день.

β = Lпол / Lобщ

β = 1585 / 1635 = 0,97

**2.10. Расчёт производственной программы по эксплуатации.**

Списочное количество микроавтобусов.

Асп = Ам / αи ; ед.

где Ам – количество микроавтобусов на маршруте по расписанию,

αи – коэффициент использования парка,

Асп = 5 / 0,72 = 6,9 ед.

Автомобиле – дни в эксплуатации.

АДэ = Ам \* Дэ ; а-д.

где Дэ – количество дней работы в году

АДэ = 5 \* 365 = 1825 а-д.

Автомобиле – дни в хозяйстве.

АДх = Асп \* Дк ; а-д.

где Дк – календарное количество за период или год

АДх = 6,9 \* 365 = 2519 а-д.

Автомобиле – часы в эксплуатации.

АЧэ = Тн \* АДх ; ч.

АЧэ = 13,66 \* 1825 = 24929,5 ч.

Среднесуточный пробег микроавтобуса.

Lср.с = Lобщ / Ам ; км.

Lср.с = 1635 / 5 = 327 км.

Среднесуточный полезный пробег.

Lср.с пол = Lпол / А ; км.

Lср.с пол = 1585 / 5 = 317 км.

Общий пробег микроавтобусов за год.

ℐобщ = Lср.с \* АДэ ; км.

ℐобщ = 327 \* 1825 = 596,8 тыс. км.

Пробег микроавтобусов с пассажирами за год.

Lпол = Lср.с пол \* АДэ ; км.

Lпол = 317 \* 1825 = 578,5 тыс. км.

Коэффициент использования пробега за год.

β общ = Lпол / ℐобщ

βобщ = 578,5 / 596,8 = 0,97

Объём перевозок за год.

Qгод = Qсут \* Д э ; пасс.

Qгод = 2380 \* 365 = 868,7 тыс. пасс.

Пассажирооборот за год.

Ргод = Рсут \* Д э ; пасс-км

Ргод = 38794 \* 365 = 14159,8 тыс. пасс-км.

Количество рейсов за год по расписанию.

Nр год = nр сут \* Д э ; рейсов

Nр год = 50 \* 365 = 18250 рейсов

**3. Организационные моменты управления персоналом маршрутных такси.**

**3.1 Общие вопросы организации труда маршрутных бригад.**

Комплекс мер обеспечивающих рациональную расстановку водителей, регламентирующий время и сменность их на маршруте, а так же время отдыха – называют системой организации труда маршрутных бригад.

Организация труда водителей и кондукторов должна обеспечивать:

* чёткую работу маршрутных такси в соответствии с утверждённым расписанием и качественным обслуживанием пассажиров;
* безопасность перевозок пассажиров;
* полное использование нормы рабочего времени за учётный период;
* соблюдение установленных трудовым законодательством продолжительности рабочего дня, порядка предоставления отдыха и перерывов в работе для приёма пищи;
* эффективное использование маршрутных такси;

Условия движения маршрутных такси на каждом маршруте различаются по характеру распределения пассажиропотока и объёма перевозок, времени оборотного рейса, открытия и закрытия движения, а так же по продолжительности пребывания маршрутных такси на линии. Поэтому продолжительность смены водителей и кондукторов различаются по времени их выезда на различных маршрутах и зависят от маршрутных расписаний.

Учитывая, что время оборотного рейса, как правило, не кратно продолжительности рабочей смены не всегда возможно создать водителям рабочий день нормальной продолжительности. Поэтому по действующему положению, водителям маршрутных такси допускается введение суммированного месячного учёта рабочего времени, с тем, что бы продолжительность рабочего времени фонда рабочего времени за месяц не превышала месячного фонда рабочего времени установленного законодательством.

По условиям безопасности дорожного движения продолжительность рабочей смены водителя при суммированном учёте рабочего времени может устанавливаться не более 10 часов.

В графиках сменности определяется время начала, окончания и продолжительности рабочей смены, время перерывов для отдыха и питания, а так же время предоставляемое для межсменного и еженедельного отдыха. Графики сменности доводятся до сведения водителей не позже чем за две недели до введения их в действие.

Перерыв для отдыха и питания предоставляется продолжительностью не более 2-х часов, как правило, в середине рабочей смены. Продолжительность ежедневного отдыха, вместе со временем перерывов для отдыха и питания, должна быть не менее двойного продолжительности времени работы в предшествующую отдыху смену. Нормальная продолжительность рабочего времени не может превышать 40 часов в неделю.

**3.2. Основные формы организации труда маршрутных бригад.**

На пассажирском автотранспорте применяют следующие формы организации труда:

*Строенноя форма*

При такой организации за одной маршруткой закрепляются 3 водителя, средняя продолжительность рабочей смены 8,9 ч., время нахождения маршрутного такси на маршруте 18,2 – 19,2 ч.

*Двухсполовинная форма*

Эта форма предусматривает закреплением за двумя маршрутными такси 5 водителей, один их которых – подменный, средняя продолжительность рабочей смены 7,4 ч., время нахождения такси на маршруте 15,2 – 16,2 ч.

*Сдвоенная форма*

Эта форма предусматривает закрепление за одним маршрутным такси 2-х водителей, продолжительность рабочей смены 7 ч., время нахождения такси на маршруте 15 – 16 ч.

*Спаренная форма*

Эта форма предусматривает закрепление за одним маршрутным такси 2-х водителей работающих через день, продолжительность рабочей смены 11,8 ч., время нахождения на маршруте 12 – 12,5 ч.

*Полуторная форма*

Эта форма предусматривает закрепление 3-х водителей за двумя такси, продолжительность рабочей смены 8,9 ч., время нахождения на маршруте 9,1 – 9,6 ч.

*Одиночная форма*

Эта форма предусматривает закрепление одного водителя за одним маршрутным такси, продолжительность рабочей смены 7 ч., время нахождения такси на маршруте 7,3 – 7,8 ч.[[16]](#footnote-16)

**3.3. Расчёт потребного количества водителей. Определения графика сменности, составление месячного графика работы.**

Количество часов работы маршрутных такси на линии за месяц.

Для расчёта принимаем май месяц 2003 года., количество календарных дней – 31. Считаем что маршрут, постоянно действующий, и такси работают на маршруте все дни месяца.

АЧ эм = Ам \* Тн ср \* Д э ; ч.

АЧ эм = 5 \* 13,67 \* 31 = 2119 ч.

Часы подготовительного, заключительного времени.

Чп-з = tсмп-з \* nсм \* Д э ; ч.

где tсмп-з – часы подготовительного, заключительного времени водителей на смену, с учётом времени на предрейсовый осмотр,

nсм – количество смен работы за день по расписанию.

tсмп-з = 23 + 5 = 28 мин. = 0,47 ч.

Чп-з = 0,47 \* 10 \* 31 = 145,7 ч.

Часы работы водителей за месяц.

Чв = АЧэ + Чп-з ; ч.

Чв = 2119 + 145,7 = 2264,7 ч.

Потребное количество водителей.

Nвод = Чв / ФРВв

где ФРВв – фонд рабочего времени водителя, согласно производственному календарю ФРВв = 151 часов.

Nвод = 2264,7 / 151 = 15 водителей

Количество водителей приходящих на одно маршрутное такси.

Nв1авт = Nв / Ам

Nв1авт = 15 / 5 = 3 вод.

Принимаем строенную форму организации труда водителей на май месяц

Фактическое количество часов работы водителей за месяц.

ФРВфак вод = tр1см \* n1см + tр2см \* n2см  + (n1см + n2см) \* tсмп-з ; часов

ФРВщукин = 8,33 \* 11 + 5,33 \* 10 + (11 + 10) \* 0,47 = 154,8 ч.

ФРВкарасёв = 8,33 \* 10 + 5,33 \* 11 + (11 + 10) \* 0,47 = 151,8 ч.

ФРВершов = 8,33 \* 10 + 5,33 \* 10 + (11 + 10) \* 0,47 = 146,5 ч.

ФРВсигов = 8,33 \* 11 + 5,33 \* 10 + (11 + 10) \* 0,47 = 154,8 ч.

ФРВкарпов = 8,33 \* 10 + 5,33 \* 11 + (11 + 10) \* 0,47 = 151,8 ч.

ФРВпискарев = 8,33 \* 10 + 5,33 \* 10 + (11 + 10) \* 0,47 = 146,5 ч.

ФРВакулов = 8,33 \* 11 + 5,33 \* 10 + (11 + 10) \* 0,47 = 154,8 ч.

ФРВмуренов = 8,33 \* 10 + 5,33 \* 11 + (11 + 10) \* 0,47 = 151,8 ч.

ФРВлещенко = 8,33 \* 10 + 5,33 \* 10 + (11 + 10) \* 0,47 = 146,5 ч.

ФРВкамбалов = 8,33 \* 11 + 5,33 \* 10 + (11 + 10) \* 0,47 = 154,8 ч.

ФРВкитов = 8,33 \* 10 + 5,33 \* 11 + (11 + 10) \* 0,47 = 151,8 ч.

ФРВскатов = 8,33 \* 10 + 5,33 \* 10 + (11 + 10) \* 0,47 = 146,5 ч.

ФРВокунев = 8,33 \* 11 + 5,33 \* 10 + (11 + 10) \* 0,47 = 154,8 ч.

ФРВналимов = 8,33 \* 10 + 5,33 \* 11 + (11 + 10) \* 0,47 = 151,8 ч.

ФРВязов = 8,33 \* 10 + 5,33 \* 10 + (11 + 10) \* 0,47 = 146,5 ч.

Выполнение фонда рабочего времени.

∆ФРВ = ФРВфакт - ФРВвод

1 водитель ∆ФРВ = 154,8 – 151 = 3,8 (переработка, допускается КЗоТ)

2 водитель ∆ФРВ = 151,8 – 151 = 0,8 (переработка)

3 водитель ∆ФРВ = 146,5 – 151 = - 4,5 (недоработка, вырабатывается на другом маршруте)

**3.4. Организация диспетчерского управления движением маршрутных такси на маршруте.**

При обслуживании населения перевозками необходимо организовать регулярность и точность движения маршрутных такси. Регулярность и точность движения маршрутных такси обеспечивается:

* организацией диспетчерского управления и систематического контроля за движением каждого такси по маршруту;
* введением контроля и учёта за движением маршрутных такси по каждому рейсу, как на конечных так и на промежуточных контрольных пунктах маршрута;
* использованием для контроля за движением такси технических средств связи;
* введением расписания движения для каждого такси, в котором водителю указывается не только прибытие и отправление с конечных пунктов, но и время проследования промежуточных пунктов;
* установлением для водителей строго допустимых отклонений от заданного времени по расписанию (для пригородного ± 3 мин.)

Диспетчерская служба на маршрутном транспорте призвана подготавливать и организовывать выпуск маршрутных такси на линию, руководить их движением на маршрутах, осуществлять контроль за своевременным возвращением их в предприятие. Диспетчерское руководство на маршрутном транспорте подразделяется на внутрипарковое и линейное.

Основными задачами внутрипарковой диспетчеризации являются:

* контроль за подготовкой маршрутных такси к выпуску на линию;
* подготовка путевой и диспетчерской документации;
* организация своевременного выпуска на линию и контроль за временем выезда;
* контроль и регистрация времени возвращения с линии по окончании рабочего дня;
* регистрация всех случаев преждевременного возвращения маршрутных такси с линии по техническим и др. причинам и принятия мер по внеочередной подготовки этих маршрутных такси к повторному выезду или замене их другими такси;

Задачи линейной диспетчеризации:

* контроль за соответствием фактического времени движения каждого такси времени установленному в утверждённых маршрутных расписаниях;
* регулирование движения, если фактическое движение маршрутных такси откланяется от времени установленного в расписаниях, изменились условия движения маршрутных такси (туман, гололёд и др.), изменились условия перевозок и распределения пассажиропотоков на каких либо направлениях или маршрутах в отдельные периоды суток;
* восстановление нарушенного движения при задержках на линии или выбытие такси по техническим или другим причинам;
* подготовка суточной отчётности по исполненному движению;

Диспетчерские службы автостанций оснащены проводной телефонной связью с АТП.

Основными методами диспетчерского регулирования движения такси в большом городе являются:

* нагон, опоздание в очередном рейсе;
* выдержка такси на конечной остановке;
* увеличение интервала отправления маршрутных такси с конечной станции;
* использования резервных маршрутных такси и др.

Диспетчер автостанции при управлении движением такси руководствуется маршрутным расписанием и добивается выполнением предусмотренных расписанием рейсов.

Технологический процесс управления состоит из 3-х последовательно выполняемых этапов:

* информации
* контроля
* регулирования

Информация включает данные о выпуске, времени выезда маршрутных такси из АТП или начальных пунктов, времени рейса.

Система контроля предусматривает за полным и своевременным выпуском, своевременным выполнением рейсов предусмотренных в маршрутных расписаниях, за регулярностью движения маршрутных такси по каждому рейсу и др.

Полученная информация заносится в контрольную ведомость учёта и анализа расписания и регулярности движения по маршруту.

Система регулирования движения предусматривает необходимость применения диспетчером регулировочных мероприятий обеспечивающих восстановления нарушенной регулярности движения маршрутных такси на маршруте.

Необходимую информацию диспетчера автостанции получают от диспетчера АТП и от водительского состава. Диспетчера автостанции обязаны систематически поддерживать связь между собой и АТП в целях взаимной информации по всем вопросам маршрутного движения. Диспетчер автостанции передаёт смежной автостанции сведения о времени отправления маршрутных такси, изменения графика движения и др.

**3.5. Лицензирование пассажирских маршрутных перевозок.**

Свобода предпринимательства в сфере автотранспорта без соответствующего государственного регулирования может привести к ряду негативных последствий в безопасности дорожного движения, загрязнение окружающей среды и т.д. С целью недопущения этого проводится лицензирование пассажирских автотранспортных услуг.

Лицензирование- это метод государственного регулирования, направленный на решение следующих задач:

* соблюдение юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований безопасности перевозки пассажиров и охраны окружающей среды;
* допуск на рынок транспортных услуг квалифицированных, надёжных и финансово-дееспособных производителей этих услуг.

Лицензирование пассажирских автомобильных перевозок (кроме международных) относится к компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Положение о лицензировании пассажирских автомобильных перевозок (кроме международных) в РФ утверждено постановлением правительства РФ от 14.03.97 № 295.

В соответствии с действующим постановлением правительства РФ на автомобильном транспорте подлежат лицензированию городские, пригородные и междугородные, в том числе межобластные, перевозки пассажиров такси, принадлежащими юридическим лицам не зависимо от их организационно-правовой формы, а так же физическими лицами осуществляющими предпринимательскую деятельность, без образования юридических лиц.

На право организации вышеуказанных перевозок выдаётся лицензия, к лицензии прилагают лицензионные карточки на каждое автотранспортное средство учтённое в лицензии. В случае перевозок пассажиров в междугородном сообщении, в том числе межобластном, у лицензиата должен быть оформлен договор обязательного личного страхования пассажиров.

Для получения лицензии представляют в лицензионный орган:

* заявление о выдаче лицензии по установленной форме, и подписанное руководителем юридического лица (индивидуальным предпринимателем);
* копию учредительных документов юридического лица;
* копию свидетельства о государственной регистрации (если не заверено нотариусом с предъявлением оригинала);
* документ подтверждающий оплату рассмотрения заявления;
* справку налогового органа о постановке на учёт юридического лица или копию свидетельства о государственной регистрации физического лица в качестве индивидуального предпринимателя с штампом налогового органа;
* данные об имеющихся автотранспортных средствах по установленной форме (форма № 1);
* данные об основных фондах средств и формах контроля, обеспечивающих выполнение требований по безопасности дорожного движения (по форме № 2);
* декларацию о наличии собственной стоянки или возможности хранения автотранспортных средств в иных разрешенных для этого местах;
* данные о составе и квалификации специалистов предприятия (юридического лица) по лицензируемому виду деятельности, а так же по обеспечению безопасности дорожного движения (по форме № 3);

После проверки и рассмотрения представленных документов лицензионный орган выдаёт лицензию сроком на 3 года (по заявлению обратившегося, на любой срок менее 3-х лет), лицензионную карточку на 1 год, по сроку оплаты. Положением о лицензировании разовое продление лицензии, срок продления не ограничивается. По истечении срока действия лицензионных карточек заявителю необходимо обратится в лицензионный орган с ходатайством об их оформлении. Лицензия выдаётся на каждый вид перевозок. Положением о лицензировании пассажирских перевозок предусмотрено что деятельность на основании лицензии может осуществляться на территории иных субъектов РФ, кроме тех где она выдана, лишь после регистрации лицензии лицензионным органом соответствующего субъекта РФ. Лицензии и лицензионные карточки на автотранспортные средства выдаются на платной основе. Владелец лицензии обязан обеспечить соблюдение условий указанных в лицензии, обеспечить наличие лицензионной карточки у водителя, при работе на линии. Представлять лицензионному органу по его требованию информацию о лицензируемой деятельности. Выполнять установленные требования по обеспечению безопасности дорожного движения и пассажиров при их перевозке автомобильным транспортом, осуществлять меры по предупреждению ДТП.

Владельцу лицензии запрещается – передача лицензии или лицензионной карточки другому юридическому или физическому лицу.

Выполнение вышеуказанных правил контролируется Ространсинспекцией и другими органами имеющими надзорные функции.

Владельцы лицензии за нарушение правил дорожного движения и других условий указанных в лицензии несут ответственность в соответствии с действующим законодательством , вплоть до аннулирования лицензии.

**Заключение**

Целью дипломного проекта предусматривалось организация малого бизнеса в сфере такси на примере создания автотранспортного предприятия по организации движения маршрутных такси на городском маршруте «пр-т Новоалексеевский – ул. Ульянова». Нами были разработаны теоретические и практические аспекты создания автотранспортного предприятия данного вида и проведены расчеты по затратам и рассчитана эффективность данного проекта.

Согласно проведённым расчётам для организации движения и обеспечения перевозок заданного количества пассажиров на городском маршруте протяжённостью - 31,7 км, потребуется 5 микроавтобусов Мерседес 0207. В соответствии с распределением пассажиропотока по часам суток движение на автобусном маршруте начинается – 5 часов 00 минут и заканчивается – 21 час 48 минут. Время оборотного рейса составляет – 2,66 часа, интервал движения в течении всего времени на маршруте одинаков и равен – 32 минуты. Среднетехническая скорость движения микроавтобусов по маршруту – 29,35 км/ч. Одним микроавтобусом за день выполняется – 10 рейсов. Всего рейсов за сутки – 50, предусмотренных расписанием. Среднее время пребывания микроавтобуса в наряде – 13 часов 40 минут., за день всеми микроавтобусами выполнено: общий пробег – 1635 км., коэффициент использования пробега – 0,97, полезный пробег – 1585 км. Доход за день от перевозок пассажиров – 11638,2 руб.. для обслуживания маршрута необходимо закрепить за пятью микроавтобусами 10 водителей, труд которых будет организован по строенной форме. Регулированием контроля за движением микроавтобусов и регулированием их движения осуществляется автостанциями конечных остановочных пунктов, имеющих между собой и предприятием телефонную связь. Согласно производственной программе необходимо списочное количество микроавтобусов – 6,9 ед., за год будет перевозится – 868,7 тыс. пасс., выполнятся - 14159,8 пасс-километров.

В своей работе мы постарались остановиться на основных проблемах организации малого бизнеса в России и раскрыть особенности и перспективы развития малых предприятий.

В целях повышение эффективности малого бизнеса деятельности региональных органов государственной власти и управления по разрешению проблем малого предпринимательства необходимо, в первую очередь установление партнерских взаимоотношений с представителями малого бизнеса, особенно в лице общественных объединений. На наш взгляд особое внимание следует уделить поиску взаимовыгодных условий для развития малого бизнеса, при которых предприятия будут иметь возможность стабильного и эффективного функционирования и станут обеспечивать высокий уровень налоговых поступлений в бюджет.

Также исследование показало, что на нынешнем этапе назрела необходимость смещения акцентов в системе поддержки малого предпринимательства в сторону косвенных методов. Их суть заключается в нормативно - правовом и организационном содействии развитию предпринимательских структур, способных самостоятельно решать многие проблемы. При таких условиях в итоге государство будет осуществлять общее регулирование сферы малого предпринимательства, тогда как часть функций будет передана в руки общественных объединений и финансово - кредитных структур, выражающих интересы предпринимателей.

**Список используемых источников**

* 1. Государственная поддержка малого предпринимательства в развитых странах и в России// Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения - 1998» - М ТЕИС, 1999 - 0,25 п л
  2. В.Я.Горфинкеля, В.В.Швандара. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001.
  3. Предпринимательство / Под ред. проф. В.Я. Горфинкеля. -М.; ЮНИТИ, 1999.
  4. Ван Хорн Джеймс К., Вахович мл. Джон М., Основы финансового менеджмента, 11-е издание.: Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2003, 992 с.
  5. Вартанов А. С. Экономическая диагностика деятельности предприятия: организация и методология. – М.: Финансы и статистика, 1991.
  6. Егоров В.В. Малый бизнес: Научный проект. Москва. - 2005
  7. Ефимова О.В. Финансовый анализ. – М.: Бухгалтерский учет, 1996.
  8. Иоффе А. Российская ассоциация развития малого и среднего предпринимательства: взгляд из Тюмени. //Бизнес для всех.-2004.-№4
  9. Каталог информационных ресурсов по малому предпринимательству России. Выпуск 2. -М.- 2000.
  10. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности. – М.: Финансы и статистика, 1996. – 432 с.
  11. Ковалев В.В., Финансы предприятий: Учебник. – М.: ТК Велби, Издательство Проспект, 2004. – 352 с.
  12. Финансы фирмы, А.М. Ковалева, М.Г. Лапуста, Л.Г. Скамай, 2001г.Инфра-М, Москва
  13. Малый бизнес и государство// Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения-1999»     М   ТЕИС, 1999-0,1 п л
  14. Малый бизнес в условиях глобализации мирового хозяйства// Глобализация миро­вого хозяйства и место России Под ред Колесова В П М  ТЕИС, 2000 - 0,3 п л
  15. Положение малого бизнеса в связи с эволюцией экономической роли государства в условиях глобализации мирового хозяйства// Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения - 2000» - М   ТЕИС, 2000 - 0,25 п л
  16. Пустозерова В.М., Соловьев А.А. Справочник по малому предпринимательству. — М.:Приор, 1999.
  17. Финансовый менеджмент: Учебник для вузов. /Самсонов Н.Ф., Баранникова Н.П., Володин А.А. и др.; Под ред. проф. Самсонова Н.Ф.– М.: Финансы, ЮНИТИ, 2002. – 495 с.
  18. Финансы организаций (предприятий): Учебник для вузов. /Колчина Н.В., Поляк Г.Б., Бурмистрова Л.М. и др.; Под ред. проф. Колчиной Н.В. – 3-е изд., пераб. и доп. – М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2004. – 368 с.
  19. Рагимов О.Н. Налогообложение малого предприниматель­ства. — М.: Книжная редакция «Финансы», 2001.
  20. Журнал «Финансы» #7.11.2004

1. Малый бизнес и государство// Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения-1999»     М   ТЕИС, 1999-0,1 п л [↑](#footnote-ref-1)
2. Федеральный закон РФ «О государственной поддержке малого предпринимательства в Российской Федерации» от 14 июня 1995 года №88-43 [↑](#footnote-ref-2)
3. Закон г. Тюмени «Об основах малого предпринимательства в г. Тюмени» [↑](#footnote-ref-3)
4. В.Я.Горфинкеля, В.В.Швандара. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. Предпринимательство [↑](#footnote-ref-4)
5. Ковалев В.В., Финансы предприятий: Учебник. – М.: ТК Велби, Издательство Проспект, 2004. – 352 с. [↑](#footnote-ref-5)
6. В.Я.Горфинкеля, В.В.Швандара. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. Предпринимательство / Под ред. проф. В.Я. Горфинкеля. -М.; ЮНИТИ, 1999. [↑](#footnote-ref-6)
7. Гражданский кодекс Российской Федерации, часть 1, ст.107. [↑](#footnote-ref-7)
8. Малый бизнес и государство// Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения-1999»     М   ТЕИС, 1999-0,1 п л

   Журнал «Финансы» #7.11.2004 [↑](#footnote-ref-8)
9. Малый бизнес и государство// Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения-1999»     М   ТЕИС, 1999-0,1 п л [↑](#footnote-ref-9)
10. В соответствии с федеральной программой на основании Федерального закона «О федеральном бюджете на 2004 год» от 27 декабря 2003 года №150-ФЗ [↑](#footnote-ref-10)
11. Егоров В.В. Малый бизнес: Научный проект. Москва. - 2005 [↑](#footnote-ref-11)
12. Егоров В.В. Малый бизнес: Научный проект. Москва. - 2005 [↑](#footnote-ref-12)
13. 07.09.2004 «Автомобильный транспорт» № 8 [↑](#footnote-ref-13)
14. Вартанов А. С. Экономическая диагностика деятельности предприятия: организация и методология. – М.: Финансы и статистика, 1991.

    Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности. – М.: Финансы и статистика, 1996. – 432 [↑](#footnote-ref-14)
15. Малый бизнес и государство// Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения-1999»     М   ТЕИС, 1999-0,1 п л

    Положение малого бизнеса в связи с эволюцией экономической роли государства в условиях глобализации мирового хозяйства// Материалы научной конференции «Ломоносовские чтения - 2000» - М   ТЕИС, 2000 - 0,25 п л [↑](#footnote-ref-15)
16. Иоффе А. Российская ассоциация развития малого и среднего предпринимательства: взгляд из Тюмени. //Бизнес для всех.-2004.-№4 [↑](#footnote-ref-16)