

УДК 338.47(470.12)

Дмитрий Валерьевич Перевалов

ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ЭКОНОМИКЕ РЕГИОНА

Рассмотрены основные тенденции и проблемы развития автомобильного транспорта региона, причины, обусловившие современное состояние дел в отрасли. Сформулирована стратегическая цель региональной транспортной политики и в соответствии с ней определен комплекс первоочередных мер.

Транспорт – важнейшая составная часть производственно-хозяйственной инфраструктуры, поэтому его устойчивое и эффективное функционирование является необходимостью для дальнейшего развития экономики, улучшения условий и уровня жизни населения.

Рассмотрение классификации транспорта как объекта исследования (рисунки) позволяет утверждать, что в настоящее время в Вологодской области представлены практически все его виды.

Транспортный комплекс региона составляют зарегистрированные на территории области юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность, ремонт транспортных средств, изготовление технологического оборудования, выполнение иных связанных с транспортным процессом работ.

Сегодня транспортный комплекс Вологодской области включает в себя

530 автобусных маршрутов протяженностью 25,6 тыс. км, 10 маршрутов городского электрического транспорта протяженностью 73,7 км, железнодорожные пути общего пользования эксплуатационной длиной 769 км, 2080 км внутренних водных судоходных путей, более 1500 км авиалиний гражданской авиации. По этим коммуникациям ежедневно перевозится около 1 млн. пассажиров, свыше 150 тыс. тонн народнохозяйственных грузов [5].

Доля транспортного комплекса в общем объеме валового регионального продукта (ВРП) в период с 1995 по 2004 г. увеличилась более чем в 1,7 раза (табл. 1).

Особое место в социально-экономическом развитии как Вологодской области, так и страны в целом занимает автомобильный транспорт. Он обеспечивает в большей степени современную мобильность, гибкость, скорость реакции транспортного комплекса на внешние и регулирующие воздействия со стороны государственных органов власти, связывает в экономике страны другие виды транспорта с отраслями, производящими товары, сырье, продукцию.

В настоящее время рассматриваемый вид транспорта (помимо личного и ведомственного) имеет в своем составе 47 предприятий транспорта



Д. В. ПЕРЕВАЛОВ –
аспирант ВНКЦ ЦЭМИ РАН

Структурная схема транспорта как объекта исследования

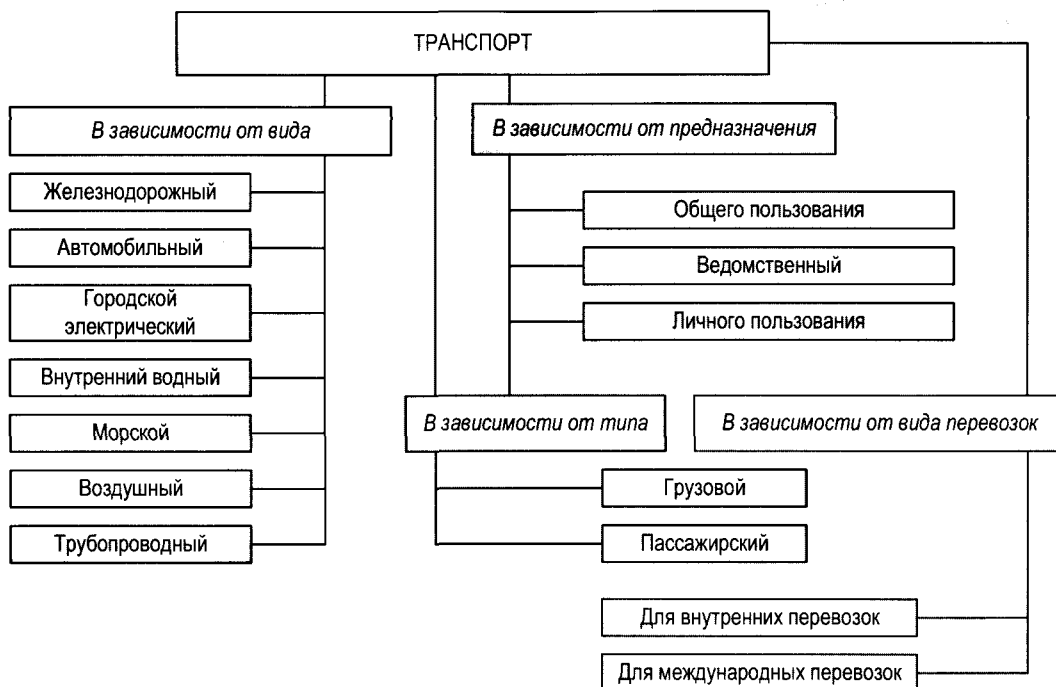


Таблица 1. Удельный вес транспортных предприятий в основных экономических показателях Вологодской области (%) [3]

Показатель	1990 г.	1995 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2005 г. к 1990 г.
Объем валового регионального продукта	н/д	3,7	6,8	8,8	8,7	8,0	6,3	н/д	170,3*
Среднегодовая численность работников	7,2	5,7	6,1	4,7	5,7	5,9	5,8	5,9	81,9
Основные фонды (на конец года, по полной балансовой стоимости)	14,0	12,7	17,8	22,1	26,7**	23,7**	23,6**	27,9**	х
Инвестиции в основной капитал	13,0	13,8	29,4	20,8	21,7	20,4	38,1***	46,2***	х
Балансовая прибыль	н/д	4,9	2,4	0,3	х	0,1	0,1	0,1	х

* 2004 г. к 1995 г.; ** включая основные фонды трубопроводного транспорта; *** без субъектов малого предпринимательства. Примечание. Здесь и далее «х» – невозможность явления или сопоставления.

общего пользования (разных форм собственности), осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки (из них 11 автопредприятий смешанного типа – грузопассажирских, 20 специализированных – только пассажирских), а также около 500 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по перевозке пассажиров автобусами и такси [5].

В 2005 г. автомобильным транспортом перевезено 2314 тыс. тонн грузов, что более чем в 8 раз меньше по

сравнению с дореформенным 1990 г. (табл. 2). За годы рыночных преобразований доля автотранспорта в перевозке грузов уменьшилась более чем в 3 раза и в 2005 г. составила 9,1%. Если говорить о ситуации по России в целом, то в 2005 г. этим видом транспорта, включая ведомственный, перевезено около 85% всех грузов.

Доля автомобильного транспорта в грузообороте области весьма незначительна (в 2005 г. – 0,5%). За годы реформ этот показатель снизился в 2 раза.

Таблица 2. Основные показатели деятельности грузового транспорта общего пользования Вологодской области в период с 1990 по 2005 г.

Показатель	1990 г.	1995 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2005 г. к 1990 г., %
Перевезено грузов, тыс. т	64 277	26 197	23 965	24 293	23 050	23 254	25 134	25 453	39,6
В т.ч. ж.-д. транспортом	30 731	13 516	15 529	16 078	16 170	16 277	16 281	17 623	57,3
– внутренним водным	14 866	4 284	5 558	4 914	4 861	4 764	5 715	5 516	37,1
– воздушным, т	1 413	633	32	47	81	82	72	89	6,3
– автомобильным*	18 679	8 396	2 878	3 301	2 019	2 213	3 138	2 314	12,3
доля в общем объеме, %	29,1	32,0	12,9	13,6	8,8	9,5	12,5	9,1	31,3
Выполнен грузооборот, млн. т.км	39 855	38 426	44 853	45 446	48 959	53 819	59 242	63 115	158,4
В т.ч. железнодорожным	38 177	37 222	43 855	44 100	47 912	52 691	57 730	61 724	161,6
– внутренним водным	1 253	943	835	1 078	789	813	1 013	1 092	87,1
– воздушным, тыс. т	н/д	203	45	46	5	6	7	9	х
– автомобильным*	425	261	163	268	258	315	499	299	70,4
доля в общем объеме, %	1,1	0,7	0,4	0,6	0,5	0,6	0,8	0,5	45,5

* С 2000 г. – с учетом объемов перевозок грузов индивидуальными предпринимателями и предприятиями других видов деятельности.

Следует заметить, что доля автотранспорта в общем грузообороте в масштабах страны по итогам 2005 г. составила около 9% [4].

Вместе с тем оборот грузов, выполненный автомобильным транспортом региона в период с 2000 по 2004 г., имел тенденцию к росту – в основном за счет увеличения средней дальности перевозки одной тонны груза (с 57 км в 2000 г. до 159 км в 2004 г.). В 2005 г. наблюдается снижение объема перевезенных грузов и до 129 км (уровень 2002 г.) средней дальности перевозок, что и способствовало значительному сокращению грузооборота.

Помимо этого следует отметить, что объемы перевозимых грузов и грузооборот за годы трансформации экономических отношений снизились и в других видах транспорта, в особенности – внутреннем водном и воздушном.

Что касается пассажирских перевозок, выполненных транспортом общего пользования, то анализ данных, приведенных в таблице 3, показывает, что в 1990–2005 гг. произошло резкое снижение их объемов по всем видам транспорта. Так, в автомобильном транспорте снижение данного показателя

составило более чем 40%, в 2005 г. было перевезено 160,2 млн. чел. (около 80% общего объема пассажирских перевозок). При этом регулярность перевозок в 1990 г. достигала 98,2%, а в 2005 г. – 99,1% [3].

Если говорить о таком показателе, как пассажирооборот, то в 1990 г. наблюдалось преобладание именно автомобильного транспорта, доля которого составляла более 50% (в 2005 г. – 30,8%; см. табл. 3).

Современное состояние автомобильного транспорта региона обусловлено следующими причинами:

1. Резкое снижение количества подвижного состава грузового и пассажирского автотранспорта общего пользования: с 1936 ед. в 1990 г. до 331 ед. в 2005 г. и с 1102 до 759 ед. в 2005 г. соответственно. При этом коэффициент выпуска автобусов на линию уменьшился за этот же период с 95,2 до 65,6%.

2. Высокая степень износа парков грузовых автомобилей и автобусов. Удельный вес грузовых автомобилей возрастных групп от 10 до 13 лет и свыше 13 лет в 1995–2005 гг. увеличился на 9 и 29 п. п. соответственно. В 2005 г.

Таблица 3. Основные показатели деятельности пассажирского транспорта общего пользования Вологодской области в период с 1990 по 2005 г.

Показатель	1990 г.	1995 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2005 г. к 1990 г., %
Перевезено пассажиров, млн. чел.	356,6	338,5	373,5	319,7	332,3	337,6	332,9	201,9	56,6
В т.ч. ж.-д. транспортом	8,6	8,5	6,1	6,5	5,1	5,5	5,7	4,3	50,0
- внутренним водным, тыс. чел.	2 083,8	489,2	303,0	289,5	152,9	116,6	31,2	51,0	2,4
- воздушным, тыс. чел.	474,2	67,5	14,0	23,3	35,4	40,4	41,0	42,9	9,0
- трамвайным*	33,4	40,9	19,1	19,2	17,3	16,3	16,0	13,2	39,5
- троллейбусным*	43,9	62,1	61,9	63,9	74,4	80,0	79,6	24,1	54,9
- автомобильным**	268,1	226,4	227,2	229,8	235,3	235,7	231,5	160,2	59,7
доля в общем объеме, %	75,2	66,9	60,8	71,8	70,8	69,8	69,5	79,3	105,4
Выполнен пассажирооборот, млн. пасс.-км	4 997	4 125	4 681	4 402	3 977	4 083	4 205	3 703	74,1
В т.ч. железнодорожным	2 197	1 716	2 833	2 625	2 227	2 274	2 379	2 386	108,6
- внутренним водным	34	11	8,5	7,1	1,9	1,3	0,6	0,6	1,7
- воздушным	248	27	9	14	16	17	18	18	7,3
- трамвайным*	н/д	120	67	67	61	57	56	82	х
- троллейбусным*	н/д	174	197	203	237	254	253	77	х
- автомобильным**	2 518	2 078	1 566	1 486	1 434	1 480	1 498	1 139	45,2
доля в общем объеме, %	50,4	50,4	33,5	33,7	36,1	36,2	35,6	30,8	61,1

* С 2000 г. данные рассчитаны с учетом результатов натурного обследования.

С 2005 г. – новая система учета в связи с монетизацией льгот.

** Включая привлеченные автобусы предприятий других видов деятельности и физических лиц (владельцы автобусов).

каждый второй автомобиль данной категории эксплуатировался уже более 10 лет. Аналогичная ситуация наблюдается и в отношении парка автобусов общего пользования: почти 40% подвижного состава введено в эксплуатацию более 10 лет назад.

Интенсификации износа способствует увеличение средней продолжительности работы одного автобуса в сутки (с 6,9 часа в 1990 г. до 9,6 часа в 2005 г.), среднесуточного пробега (со 138 до 142 км) и средней скорости движения (с 20 до 28 км/ч.).

3. Рост конкуренции со стороны индивидуальных предпринимателей. Объем перевозки грузов предпринимателями (физическими лицами), имеющими лицензии на осуществление коммерческих перевозок автотранспортом, в 2004 г. составил 953 тыс. тонн, что более чем в 4 раза превышает значение данного показателя в 1995 г. За этот же период грузообо-

рот, выполненный предпринимателями, вырос почти в 7 раз и составил 304,6 млн. тонно-километров. Средняя дальность перемещения одной тонны груза увеличилась на 131,4 км. Кроме того, растет количество частных перевозчиков пассажиров, оказывающих услуги собственным легковым автотранспортом. Как следствие, произошло увеличение объема пассажирских перевозок и пассажирооборота, выполненных данной категорией автотранспорта. Эти факты говорят об укреплении рыночных позиций «частников» и перераспределении объемов перевозки грузов между субъектами рынка [2].

4. Рост числа автотранспорта в собственности граждан. На конец 2005 г. в области насчитывалось 201666 легковых автомобилей. Учитывая быстроту и удобство передвижения, население предпочитает использовать личные транспортные средства.

В то же время характерной чертой пассажирского автотранспорта общего пользования стало снижение средней дальности перевозки одного пассажира (с 9,5 км в 1990 г. до 6,7 км в 2005 г.) и рост тарифов.

Практика последних пятнадцати лет показала необоснованность разукрупнения транспортных предприятий, ослабления государственного регулирования рынка транспортных услуг на основе либерализации тарифной политики и тотальной приватизации хозяйствующих субъектов транспортной деятельности. В первую очередь эти факты оказали влияние на развитие пассажирского транспорта.

В целом с развитием рыночных отношений в автотранспортной подотрасли данный элемент инфраструктуры начал конкурировать во внутриобластных перевозках с железнодорожным транспортом. Вдобавок к уже отмеченным выше преимуществам автомобильного транспорта – большой скорости доставки и высокой сохранности грузов – увеличивается дальность обслуживания и тем самым отвоевываются новые сегменты транспортного рынка.

Выявленные проблемы и особенности требуют определения стратегии развития автотранспорта. На наш взгляд, стратегической целью региональной транспортной политики должно стать: формирование транспортной системы, гарантированно и эффективно удовлетворяющей потребности в перевозках пассажиров и грузов; структурная перестройка на транспорте, направленная на усиление государственного регулирования (особенно естественных монополий), снижение транспортных издержек в цене товаров и услуг; определение экономически обоснованных тарифов; повышение конкуренции между транспортными

предприятиями. Причем развитие транспорта должно быть направлено не только на удовлетворение платежеспособного спроса на перевозки, но и на смягчение и устранение ограничений, накладываемых стоимостью и условиями перевозок, а также на улучшение функционирования отраслей производства, социальной сферы. Все это должно осуществляться в тесной связи с общими направлениями и прогнозами социально-экономического развития Вологодской области, отвечать требованиям экономической эффективности капитальных вложений и предусматривать повышение технического уровня всех видов транспорта.

В обеспечении удовлетворения потребностей в перевозках сохраняет свое значение координация работы видов транспорта, направленная на устойчивое функционирование транспортной системы, повышение безопасности и качества перевозок, создание условий для финансового оздоровления предприятий и оживления их инвестиционной активности, что в дальнейшем приведет к мобилизации доходов в бюджеты и обеспечению платежной дисциплины.

Для повышения экономической эффективности работы транспорта в соответствии с указанной стратегической целью требуется решение следующих задач:

1. Улучшение качества обслуживания пассажиров:

- за счет развития лизинга по приобретению автобусов, в т.ч. с привлечением собственных средств предприятий-перевозчиков;
- повышения самокупаемости пассажирских перевозок, расширения видов предоставляемых услуг;
- реализации мероприятий по контролю за сбором доходов и сохранности выручки.