

УДК 338.47(470.12)

Д.В. Первалов

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКИМ АВТОТРАНСПОРТОМ В РЕГИОНЕ

В статье рассматриваются современное состояние и проблемы функционирования общественного пассажирского автотранспорта в Вологодской области. Сформулированы стратегическая цель и ключевая идея его развития на долгосрочную перспективу. Предложены приоритетные направления и, в соответствии с ними, первоочередные мероприятия в сфере реализации транспортной политики, проводимой в регионе.

Развитие общественного пассажирского автотранспорта как системы с определенной совокупностью входящих в нее элементов в условиях экономических реформ привело к противоречиям в первую очередь между характером взаимоотношений отдельных субъектов системы и правовой основой этих взаимоотношений. Именно этим обусловлен целый «клубок» проблем, возникших как на уровне перевозчиков пассажиров, так и потребителей транспортных услуг.

В данной статье рассматриваются проблемы функционирования пассажирского автотранспорта общего пользования в Вологодском регионе, представлены факторы, влияющие на его экономическую и социальную результативность. Предлагаются мероприятия, направленные на повышение доступности и качества услуг, оказываемых данным видом транспорта.

В перевозках пассажиров на территории области автотранспорту общего

пользования принадлежит доминирующая роль: перевозится до 98% их общего числа<sup>1</sup>.

В настоящее время общественный пассажирский автотранспорт охватывает 530 автобусных маршрутов общей протяженностью около 26 тыс. км и 10 маршрутов городского электрического транспорта с протяженностью сети 74,7 км. Сектор автомобильного транспорта (помимо личного и ведомственного видов транспорта) имеет в своем составе 47 предприятий транспорта общего пользования (юридические лица разных форм собственности), осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки (из них 11 автопредприятий смешанного типа – грузопассажирские, 31 специализированное – только пассажирские), а также около 500 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по перевозке пассажиров автобусами.

Главной стороной деятельности в рассматриваемой системе (пассажирский автотранспорт общего пользования) является управление социально-экономическими объектами, осуществляющими заказ на автомобильные пассажирские перевозки, организацию таких услуг, а также собственно про-



ПЕРЕВАЛОВ Дмитрий Валерьевич  
и.о. младшего научного сотрудника,  
аспирант ВНКЦ ЦЭМИ РАН

<sup>1</sup> Под термином «общественный пассажирский автотранспорт» понимается совокупность пассажирского автомобильного и городского электрического транспорта общего пользования.

цесс перевозки пассажиров. Решающее значение здесь имеют органы исполнительной власти, которые условно можно разделить на две группы. К первой группе относятся органы местного самоуправления: администрации районов и городских округов – непосредственные заказчики пассажирских перевозок. Ко второй группе – органы государственной власти субъекта Федерации – структурные подразделения Правительства Вологодской области.

По принятому разделению функций правительство области имеет в своем составе или непосредственном подчинении подразделения, отвечающие за планирование, организацию, финансирование и контроль за комплексом пассажирских автомобильных и городских электрических перевозок. Это комитет по транспорту и связи, департамент экономики и департамент финансов области.

В результате анализа выявлены следующие основные тенденции и проблемы развития в регионе системы пассажирского автотранспорта общего пользования:

1. Прогрессирующее физическое и моральное «старение» основных производственных фондов, в особенности их активной части – подвижного состава, резко увеличивающее текущие эксплуатационные затраты и снижающее безопасность перевозок.

В период с 2001 по 2006 г. снижение количества подвижного состава по подотрасли составило около 25% при уровне износа автопарка почти 59% (табл. 1). При этом, как показывает анализ данных на конец 2006 г., более трети всей массы транспортных средств эксплуатируется свыше 10 лет, т. е. вне пределов нормативных сроков. Кроме того, 85% автобусов прошли капитальный ремонт один и более раз и практически выработали свой ресурс.

Таблица 1. Основные технико-эксплуатационные показатели работы общественного пассажирского автотранспорта Вологодской области

Показатель	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2006 г. к 2001 г., %
Количество подвижного состава на конец года, ед.	1 119	1 097	1 053	1 010	898	864	77,2
Уровень износа подвижного состава, %	60,9	63,1	64,3	65,1	56,9	58,8	-2,1*
Удельный вес маршрутных транспортных средств в общем их количестве, %:							
срок эксплуатации свыше 8 до 10 лет	17,0	15,8	12,9	12,1	12,1	12,1	-4,9*
свыше 10 до 13 лет	19,1	17,9	17,8	14,2	13,4	11,0	-8,1*
свыше 13 лет	18,7	20,9	23,3	25,8	24,7	22,9	+4,2*
Объем перевозок пассажиров, тыс. чел.	301 140	311 751	309 549	294 767	159 568	133 583	44,3
Кoeffициент технической готовности автопарка, %	75,4	76,2	79,5	81,0	83,4	86,2	+10,8*
Кoeffициент выпуска автобусов на линию, %	62,2	62,1	65,3	64,6	65,6	68,2	+6,0*

Источник: Транспорт области: стат. сб. – Вологда: Вологдастат, 2007. – С. 12, 14, 25.  
\*Единица измерения – процентный пункт.

Причем предприятиям приходится прикладывать все больше усилий в ресурсном плане для поддержания автобусного парка в технически исправном состоянии для «закрытия» имеющейся маршрутной сети и для наиболее эффективного и полного удовлетворения потребности населения региона в перевозках (табл. 2).

В последние годы в регионе наблюдается рост числа дорожно-транспортных происшествий (с 1 629 единиц в 2001 г. до 2 965 ед. в 2006 г.), в т.ч. и с участием общественного транспорта, принадлежащего прежде всего физическим лицам. Так, по области на 1000 автобусов индивидуальных владельцев в 2006 г. приходилось 17 ДТП (в 2005 г. – 15).

Таблица 2. Динамика доходов и расходов от деятельности пассажирского автотранспорта общего пользования Вологодской области

Показатель	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2006 г. к 2001 г., %
Доходы от эксплуатации автобусов, млн. руб.	530,1	544,4	602,1	722,7	876,2	1 146,4	216,2
Расходы на эксплуатацию автобусов, млн. руб.	726,8	872,2	916,8	1 072,7	1 294,1	1 564,3	215,2
Соотношение доходов и расходов, %	72,9	62,4	65,7	67,4	67,7	73,2	+0,3*

Источник: Автомобильный транспорт в 2006 году: стат. сб. – Вологда: Вологдастат, 2007. – С. 23.  
\*Единица измерения – процентный пункт.

2. Недостаточное финансирование социального муниципального заказа вследствие ограниченности финансовых возможностей местных бюджетов и проблема тарификации перевозок.

Как предусмотрено ФЗ №131 от 06.10.2003 г. «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» финансовое обеспечение отдельных государственных полномочий, переданных органам местного самоуправления, осуществляется только за счет предоставляемых местным бюджетам субвенций из соответствующих бюджетов. Однако на практике согласовать тарифы на перевозки и получить финансовую помощь от федеральных органов не представляется возможным из-за отсутствия методики расчета тарифов на пассажирские автотранспортные услуги.

3. Несовершенство организации управления субъектами внутри системы пассажирского автотранспорта региона.

До настоящего времени отсутствует типовая методика по утверждению маршрутной сети в отдельных территориальных образованиях с режимом работы на их территории подвижного состава. Кроме того, окончательно не разделены социально значимые и коммерческие маршруты для заключения договоров с перевозчиками на обслуживание конкретных маршрутов.

4. Негативные тенденции в социальной составляющей предприятий пассажирского автотранспорта.

Анализ показывает сокращение численности работающих на автомобильном транспорте за последние 6 лет в 1,8 раза (табл. 3).

Таблица 3. Динамика среднесписочной численности работников пассажирского автотранспорта общего пользования Вологодской области

Показатель	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2006 г. к 2001 г., %
На транспорте всех видов, чел.	29 074	28 260	29 469	28 155	30 015	29 185	100,3
В том числе: пассажирском автотранспорте общего пользования из него: трамвайном троллейбусном автомобильном	9 530	9 071	8 815	8 185	7 497	5 457	57,2
	456	429	393	371	348	329	72,1
	599	567	358	294	323	314	52,4
	8 475	8 075	8 064	7 520	6 426	4 814	56,8

Источник: Транспорт области: стат. сб. – Вологда: Вологдастат, 2007. – С. 28.

По итогам 2006 г. среднемесячная заработная плата работника автомобильного транспорта является одной из самых низких в транспортном секторе, и темпы ее роста за последние шесть лет ниже, чем в целом по области (табл. 4).

Анализ показывает, что назрела необходимость реализации комплексной реформы на основе концепции стратегии развития подотрасли. В сфере пассажирских перевозок автотранспортом первоочередным становится переход к стратегическим формам управления.

Таблица 4. Среднемесячная номинальная заработная плата одного работника в транспортном секторе Вологодской области, руб.

Показатель	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2006 г. к 2001 г., %
Всего по области	3 511	4 497	5 498	6 971	8 828	10 667	303,8
Транспорт	3 873	5 429	6 994	8 894	10 164	11 668	301,2
В т.ч.: железнодорожный	4 153	6 238	8 353	10 781	12 583	14 330	345,1
внутренний водный	3 257	4 423	5 229	7 128	7 591	9 535	292,7
воздушный	4 168	5 259	7 780	9 705	15 183	17 016	408,2
трамвайный	3 405	4 353	4 996	6 176	7 522	9 185	269,7
троллейбусный	2 757	3 789	5 180	5 845	7 640	10 531	381,9
автомобильный	3 160	4 245	5 164	6 088	7 462	9 408	297,7

Источник: Транспорт области: стат. сб. – Вологда: Вологдастат, 2007. – С. 28.

Ключевой идеей разработанной специалистами ВНКЦ ЦЭМИ РАН Концепции стратегии развития общественного пассажирского автотранспорта Вологодской области является разработка мер по переводу системы автотранспорта общего пользования на ускоренное инвестиционно-инновационное развитие и превращение ее в динамично развивающийся сектор экономики.

Главные условия реализации ключевой идеи Концепции:

– создание равных условий для операторов различных форм собственности при одновременном развитии конкуренции между ними;

– переход от покрытия убытков автотранспортных предприятий к рыночным отношениям между заказчиком перевозок и оператором.

Стратегическая цель Концепции – создание устойчиво функционирующей, экономически эффективной и доступной для большинства слоев населения региона системы пассажирского автотранспорта общего пользования [1].

Основные стратегические направления развития системы пассажирских автоперевозок в Вологодской области:

1. Переход к последовательному обновлению основных фондов пассажирских автотранспортных предприятий, прежде всего подвижного состава,

используемого для выполнения муниципального заказа, на основе современных схем финансирования с привлечением различных источников.

Одним из путей реализации данного направления является косвенный финансовый лизинг. При приобретении отечественного автобуса марки ПАЗ-3205 стоимостью 1,2 млн. руб. использование данного инструмента эффективнее банковского кредита. Экономия денежных средств при применении механизма лизинга (схему его осуществления см. на рисунке) составляет почти 57 тыс. руб.

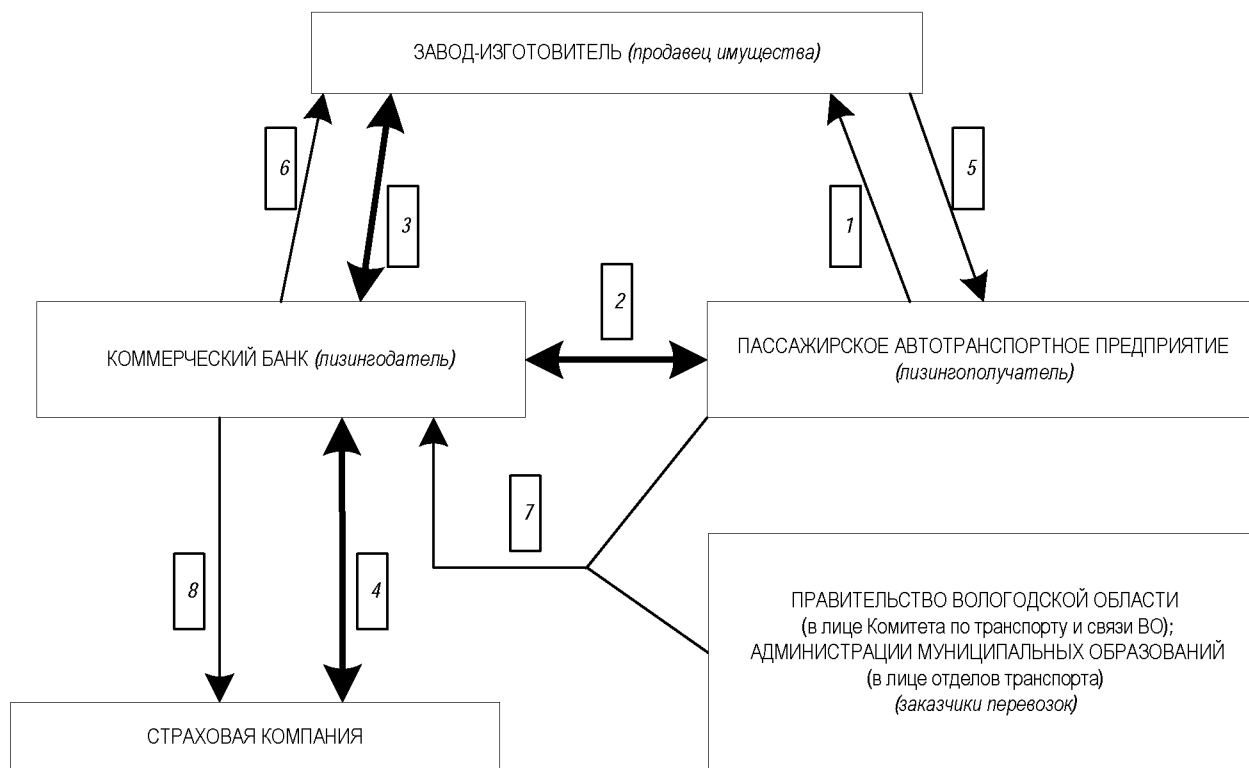
Каждая из заинтересованных сторон-участников данной операции получает определенные выгоды:

*завод-изготовитель (продавец имущества)* – гарантию сбыта и оплаты продукции;

*коммерческий банк-лизингодатель* – высокую прибыль от проведения сделки и право начисления ускоренной амортизации по объекту лизинга;

*предприятие-лизингополучатель* – самостоятельный выбор и оперативное внедрение новой техники, отсутствие собственных единовременных капитальных вложений, гибкие условия лизинговых программ, благоприятный налоговый режим;

*органы государственной и муниципальной власти* – увеличение налоговых отчислений в бюджет, повышение



- Условные обозначения:
- 1 – выбор транспортного средства (предмета лизинга);
  - 2 – заключение договора финансового лизинга;
  - 3 – заключение договора купли-продажи транспортного средства по заказу лизингополучателя;
  - 4 – заключение договора страхования предмета лизинга;
  - 5 – поставка транспортного средства;
  - 6 – оплата поставки транспортного средства;
  - 7 – перечисление лизинговых платежей;
  - 8 – выплата страховых взносов.

Схема осуществления косвенной лизинговой сделки

уровня социальной стабильности в регионе вследствие удовлетворенности населения качеством оказываемых предприятиями-лизингополучателями транспортных услуг, рост «имиджа» не только конкретного населенного пункта, но и Вологодской области в целом.

2. Повышение управляемости системы общественного пассажирского автотранспорта региона главным образом с целью сведения к минимуму логистических и транзакционных издержек на предоставление транспортных услуг.

Данное направление основывается на переходе от административной мо-

дели организации транспортного обслуживания населения региона под контролем областных и муниципальных органов власти к модели регулируемого рынка – наиболее распространенной системе организации пассажирских перевозок в развитых странах.

3. Создание рыночно ориентированной нормативно-правовой базы по обеспечению взаимодействия субъектов различных форм собственности в рамках всей системы общественного пассажирского автотранспорта Вологодской области.

Приоритетное направление предусматривает принятие рамочного

закона на уровне региона «Об основах государственной политики и регулирования в сфере общественного пассажирского автотранспорта» и других подзаконных нормативно-правовых актов, определяющих принципы организации деятельности по транспортному обслуживанию населения.

Реализация основных стратегических направлений развития системы пассажирских автоперевозок региона обеспечит:

– увеличение количества подвижного состава пассажирских автотранспортных предприятий (к 2015 году – не менее чем до 1 300 единиц);

– сокращение среднего показателя износа маршрутных автобусов и подвижного состава горэлектротранспорта (к 2015 г. – до 45%);

– формирование и дальнейшее совершенствование системы управления общественным пассажирским автотранспортом, отвечающей условиям рыночной экономики, на основе создания в период с 2010 по 2015 г. горизонтально-интегрированной управленческой структуры (кластерный

подход), в которой ключевым звеном будет центр мультимодального обслуживания пассажиров и всеобщей диспетчеризации перевозок;

– создание в регионе рыночно ориентированного единого правового поля, регулирующего деятельность субъектов рынка пассажирских автоперевозок.

Текущее управление процессом реализации Концепции входит в компетенцию Коллегии комитета по транспорту и связи Вологодской области. Непосредственно координацию работ и практическое их осуществление берут на себя администрации муниципальных образований и отдельные ПАТП.

Реализация Концепции позволит выйти предприятиям общественного пассажирского автотранспорта на путь устойчивого развития и самоокупаемости перевозок, будет способствовать систематизации работы субъектов подотрасли, повышению уровня безопасности и оперативности передвижения пассажиров по транспортной сети региона и, как следствие, росту уровня жизни населения.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Концепция стратегии развития общественного пассажирского автотранспорта региона до 2015 года: отчет о НИР / В.В. Митенев, Д.В. Перевалов, С.С. Копасова. – Вологда: ВНКЦ ЦЭМИ РАН, 2007. – 139 с.
2. Мониторинг пассажирских автотранспортных предприятий региона / Комитет по транспорту и связи Правительства Вологодской области. – Вологда, 2006.
3. Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть вторая. – Новосибирск: Мысль, 2007. – 237 с.
4. Транспорт области: стат. сб. – Вологда: Вологдастат, 2007. – 28 с.
5. Финансовые результаты перевозочной деятельности отдельных видов транспорта в 2005 году: стат. сб. – Вологда: Вологдастат, 2006. – 9 с.
6. О классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы: Постановление Правительства РФ от 01.01.2002 г. №1 [Эл. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
7. О лизинге: Федеральный закон от 29 октября 1998 г. №164-ФЗ [Эл. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
8. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: Федеральный закон Российской Федерации №131-ФЗ от 06.10.2003 г. [Эл. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
9. Официальный сайт ОАО КБ развития газовой промышленности Севера «Севергазбанк» [Эл. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.severgazbank.ru>
10. Официальный сайт Правительства Вологодской области [Эл. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vologda-oblast.ru>