

Федеральное агентство
научных организаций

Российская
академия наук

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт социально-экономического развития территорий
Российской академии наук



Р.Ю. Селименков, А.В. Миронов

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА

Препринт

Вологда
2014

УДК 656.07(470.12)
ББК 65.371(2Рос-4Вол)
С29

Публикуется по решению
Ученого совета ИСЭРТ РАН

Селименков, Р.Ю. Мониторинг состояния транспортной системы региона [Текст]: препринт / Р.Ю. Селименков, А.В. Миронов. – Вологда: ИСЭРТ РАН, 2014. – 60 с.

В работе представлена методология мониторинга состояния транспортной системы региона. Проведен анализ её функционирования и выявлены основные проблемы, сдерживающие развитие. Выполнена оценка реализации целевой программы «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009–2014 годов».

Книга адресована работникам органов управления, научным работникам, преподавателям высших учебных заведений и студентам, а также широкому кругу читателей, которых интересуют вопросы развития региональной транспортной системы.

Рецензенты:

заведующий отделом инновационной экономики
Института социально-экономического развития территорий РАН
кандидат экономических наук

С.В. Теребова

начальник управления дорожного хозяйства, заместитель начальника
Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области

Н.П. Гузилов

ISBN 978-5-93299-270-8

© Селименков Р.Ю., Миронов А.В., 2014
© ИСЭРТ РАН, 2014

ВВЕДЕНИЕ

Дорожная сеть Вологодской области в настоящее время не в полной мере соответствует социальным и экономическим потребностям общества. Малая плотность сети автомобильных дорог, недостаточная развитость и сильная изношенность покрытий приводят к росту транспортных издержек и, следовательно, снижению конкурентоспособности произведенной продукции, что представляет сдерживающий фактор развития экономики области. С целью решения данных проблем реализуется утверждённая Правительством Вологодской области целевая программа «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009–2014 годов». Чтобы оценить эффективность и выявить проблемы реализации данной программы, необходимо проведение мониторинга состояния транспортной системы региона, что и является целью нашего исследования.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

1. Разработана методология мониторинга состояния транспортной системы региона.
2. Проанализированы основные тенденции и проблемы развития транспортной системы Вологодской области.
3. Проведена оценка выполнения целевой программы «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009–2014 годов».

Объект исследования – транспортная система Вологодской области.

Предметом исследования выступает методика проведения мониторинга состояния транспортной системы.

Для достижения целей исследования использована методология системного, логического и экономико-статистического анализа.

Информационную базу исследования составляют материалы Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, данные федеральных и региональных программ развития, нормативные правовые акты, результаты исследований отечественных и зарубежных экономистов в рамках рассматриваемого научного направления, публикации в специальной периодической печати.

1. РАЗРАБОТКА МЕТОДОЛОГИИ МОНИТОРИНГА СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА

Повышение эффективности управления транспортной системой как одно из ведущих направлений реструктуризации экономики региона в условиях рынка возможно осуществить путём внедрения в процесс управления определённых организационно-экономических механизмов с последующим переходом к системному управлению транспортом региона [4]. В число инструментов, позволяющих решить эту задачу, входит мониторинг. Его применение диктуется необходимостью заметно повысить уровень практической значимости результатов, полученных в процессе реализации программ социально-экономического развития территорий.

Под мониторингом состояния транспортной системы, на наш взгляд, следует понимать деятельность по информационному обеспечению управления, которая состоит в организации поиска, сбора, хранения, обработки и передачи информации с целью ее использования для постановки и решения таких задач, как:

- обеспечение эффективного управления, координации деятельности государственных органов и хозяйствующих субъектов, занимающихся перевозкой грузов всеми видами транспорта;
- выявление проблем, препятствующих развитию транспортной системы Вологодской области;
- проведение мероприятий, направленных на экономическое регулирование транспортной системы.

Получаемая в ходе мониторинга информация может использоваться в целях разработки предложений, а затем, на их основе, конкретных мероприятий по изменению ситуации, сложившейся в транспортной системе.

Составными частями мониторинга транспортной системы являются оценка её фактического состояния и анализ факторов, влияющих на её развитие [20].

Как нам видится, один из эффективных путей оптимизации исследований, связанных с мониторингом состояния транспортной системы Вологодской области, представляет использование системы показателей – индикаторов производственных и социально-экономических процессов. А главным направлением мониторинга выступает получение достоверной информации о динамике развития (трендов) и фактическом уровне индикаторов, которые впоследствии могут стать основой для разработки прогнозов перспективного развития системы в целом, а также отдельных целевых программ. Следовательно, мониторинг может носить диагностический и прогностический характер. Диагностический мониторинг означает наблюдение за динамикой уровня индикаторов, а прогностический – оценку уровня показателя.

Мониторингу присущи также системность, стационарность, многолетие и комплексность¹.

Системность предусматривает, что исследование должно проводиться не только в транспортной системе в целом, но и в транспортных подразделениях и хозяйствующих субъектах, расположенных на территории муниципальных образований.

Стационарность заключается в исследовании состояния одних и тех же объектов и субъектов по единой (стандартной) методике в один и тот же момент времени при непрерывности наблюдения.

Под комплексностью подразумевается обязательное синхронное обследование различных составляющих системы (видов транспорта, объемов перевозок, структуры грузов, доходности, рентабельности и т.п.).

¹ Сигов И.И. Региональная экономика: методология исследования и понятийный аппарат. – М.: Вуз и школа, 2003. – 334 с.

По нашему мнению, основными принципами методологии проведения мониторинга состояния транспортной системы региона должны стать следующие:

1. Принцип выделения ведущих звеньев – определение направлений отслеживания динамики развития транспортной системы. В качестве ведущих звеньев на микроуровне могут выступить отдельные перспективные транспортные предприятия и подразделения, на макроуровне – отдельные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный и др.).

2. Принцип сопоставимости – обеспечение сопоставимости информации по объему, качеству, срокам и методам получения.

3. Принцип оперативности и своевременности – сокращение времени выполнения работ за счет реализации принципов рациональной организации частичных процессов (пропорциональность, параллельность, прямоточность, непрерывность, ритмичность и др.), кодирования и автоматизации информационного обеспечения, повышения качества информации и методов анализа.

4. Принцип количественной определенности предполагает количественное выражение:

а) параметров и условий обеспечения сопоставимости и оптимизации альтернативных вариантов управленческого решения;

б) связей между компонентами системы менеджмента;

в) степени неопределенности и риска при принятии решения.

5. Преемственность – это использование при разработке системы мониторинга исторически сложившихся систем наблюдения за состоянием экономики всех видов транспорта в регионе и всей суммы знаний, полученной при исследовании данного вида деятельности.

Важнейшим этапом проведения мониторинга является выбор состава показателей информационной базы. На наш взгляд, этот выбор должен базироваться на три основополагающих принципа, таких как:

- наличие и доступность информации у базового источника (Росстат на региональном и муниципальном уровне);
- возможность применения показателя как на стадии диагностики, так и на стадии планирования и прогнозирования;
- возможность выделения или расчета индикативных показателей оценки эффективности функционирования транспортной системы – на всех стадиях ретроспективного периода, фактического состояния, планирования и прогноза.

На основе вышеизложенных принципов и анализа существующих технико-экономических, финансовых и социальных показателей нами разработан перечень индикаторов для мониторинга состояния региональной транспортной системы (приложение 2).

Для оценки различных аспектов функционирования транспортной системы совокупность показателей разделена на шесть блоков (табл. 1).

Таблица 1. Система показателей мониторинга

Блок исследования	Индикативные показатели
I. Место транспортной системы в экономике региона	Удельный вес в добавленной стоимости региона, %
	Удельный вес занятых в транспортной системе в общей численности, работающих в регионе, %
	Удельный вес инвестиций в основной капитал в общем объеме инвестиций в регионе, %
II. Материальная база транспорта	Протяженность транспортных путей и их структура, км
	Среднегодовой индекс плотности путей сообщения на конец года, км на 1000 кв. км территории
	Среднегодовой индекс основных фондов, %
	Износ основных фондов на конец периода, %
	Имущество на конец года, млн. руб.
III. Производственно-эксплуатационная деятельность	Перевозки пассажиров по всем видам транспорта общего пользования, млн. чел.
	Пассажиροоборот по всем видам транспорта общего пользования, млн. пассажиρο-километров
	Индексы пассажиροоборота по видам транспорта общего пользования (цепные и базовые, среднегодовые за период), %
	Среднее расстояние перевозок, км
	Рентабельность транспортных перевозок, %
	Грузооборот по всем видам транспорта, млн. тонно-километров
	Индексы грузооборота по видам транспорта общего пользования (цепные и базовые, среднегодовые за период), %
	Количество грузов, прибывших транспортом общего пользования на территорию Вологодской области, тыс. т
Рентабельность транспортных перевозок, %	

Окончание таблицы 1

IV. Финансы	Выручка от продажи товаров, продукции, работ, услуг (без НДС), млн. руб.
	Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг, млн. руб.
	Валовая прибыль, млн. руб.
	Рентабельность производства товаров, работ, услуг, %
	Чистая прибыль, млн. руб.
V. Социальный эффект	Численность работающих, тыс. чел.
	Среднемесячная заработная плата, руб.
	Индекс среднемесячной заработной платы, %
	Число дорожно-транспортных происшествий
	Число пострадавших, чел.
	Удельный вес оплаты услуг транспорта в расходах населения, %
	Индекс отчислений во внебюджетные фонды
VI. Бюджетный эффект	Налог на прибыль и иные аналогичные обязательные платежи в бюджеты всех уровней, млн. руб.
	Индекс обязательных платежей в бюджетную систему, %

Индикативные показатели являются производными – рассчитанными на основе общих и частных, некоторые из них приводятся в статистических сборниках. Эти показатели сопоставимы между собой и для всех видов транспорта, а также видов деятельности (грузовая и транспортная работы), для всех уровней административных образований, на территории которых расположены субъекты транспортной системы, для каждого отдельного субъекта и транспортной системы в целом.

Показатели, выраженные в натуральных единицах, характеризуют состояние системы в конкретный период (год, квартал, полугодие), а расчетные показатели, выраженные в процентах (индексы, темпы, удельный вес), – динамику развития транспортной системы региона.

В качестве источников информации, в которых содержатся количественные значения индикаторов развития отдельных видов транспорта, принимаются формы статистической отчетности и табличные формы, подготавливаемые Вологдастатом, а также аналитические записки, содержащие информационные данные о транспортной системе Вологодской области.

Для достижения целей и задач мониторинга необходимо определить его алгоритм (рис.1).

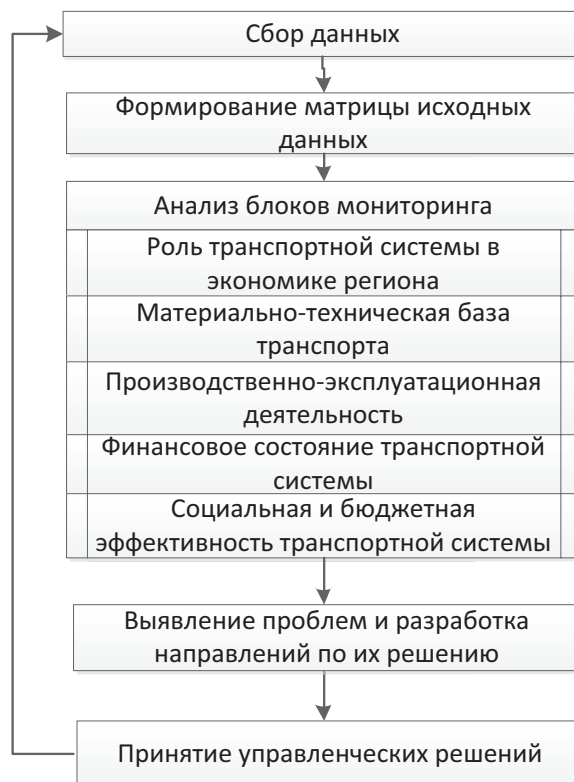


Рисунок 1. Алгоритм мониторинга транспортной системы Вологодской области

В процессе мониторинга отслеживается уровень и динамика изменений экономических показателей. Сбор информации должен осуществляться непрерывно по всем блокам показателей. Собранные информация группируется в блоки согласно структуре транспортной системы области и приводится к сопоставимому и удобному для анализа виду. В ходе анализа сформированного массива данных выявляются тенденции развития всей транспортной системы, отдельных видов транспорта, в том числе отдельных субъектов и целевых программ. На основе анализа делается заключение о результатах функционирования транспортной системы за период, предшествующий году проведения анализа. Уровни показателей в год

исследования и среднегодовые индексы за исследуемый период являются входной базой данных для формирования предложений по изменению социально-экономической ситуации и в конечном счёте для разработки мероприятий по регулированию развития на ближайшую перспективу, – то есть базой для составления планов и прогнозов.

Полученная в ходе мониторинга аналитическая информация может быть использована субъектами транспортной системы и органами исполнительной власти для принятия оперативных мер по решению выявленных проблем.

2. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1. Роль транспортной системы в экономике региона

Социально-экономическое развитие региона неразрывно связано с эффективным функционированием транспортной системы, которая не только вносит определенный вклад в его экономику, но и обеспечивает связь отраслей и территориальных систем (табл. 2) [1].

Таблица 2. Основные экономические показатели транспортной системы
Вологодской области

Показатели рейтинга	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г.
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
<i>Основные экономические показатели транспортной системы Вологодской области</i>									
Валовая добавленная стоимость (в текущих ценах), млн. руб.	20754,3	23828,8	20196,9	25363,6	24754,0	30247,5	40253,1	47005,2	в 2,3 раза
Среднегодовая численность работников транспорта, чел.	19771	20165	18883	18892	18730	17505	18859	18427	93,2 %
Стоимость основных фондов транспортной системы, млн. руб.	23039	29138	41216	49230	53583	46606	61879	63749	в 2,7 раза
Инвестиции в основной капитал организаций транспорта, млн. руб.	25593,3	29466,3	31890,6	23074,3	20519,2	20425,8	63511,1	9113,7	35,6 %
Объем платных транспортных услуг по всем каналам реализации, млн. руб.	4290	4849	6343	10001	6804	7524	8957	10493	2,4 раза
<i>Удельный вес организаций транспорта в основных экономических показателях Вологодской области, %</i>									
Валовая добавленная стоимость (в текущих ценах)	10,7	11,8	8,3	8,6	11,6	12,0	12,7	13,2	2,5 п.п.
Среднегодовая численность работников транспорта	6,2	6,6	6,6	6,9	7,4	6,4	6,4	7,3	1,1 п.п.
Основные фонды (на конец года по полной учетной стоимости)	10,4	10,1	11,3	11,3	11,3	10,6	9,7	7,8	-2,6 п.п.
Инвестиции в основной капитал	46,2	51,4	46,4	35,5	42,1	36,9	58,6	66,5	20,3 п.п.
Объем платных транспортных услуг по всем каналам реализации	18,9	17,7	17,3	18,1	18,6	17,9	18,3	18,9	0,0 п.п.
Источник: здесь и далее: Транспорт Вологодской области: стат. сб. / Вологдастат. – Вологда, 2012. – 41 с.									

Так, в организациях транспорта, в которых занято более 7% от общей численности работающих в регионе, производится 13% его валовой добавленной стоимости и 18% платных услуг, оказываемых населению.

Основные фонды транспортной системы в 2012 году составили почти 8% от их областного уровня, а инвестиции в основной капитал – около 67%.

Транспортная система региона характеризуется также протяженностью путей сообщения, которая составляет 14,6 тыс. км (14,1% в СЗФО), в том числе 11,7 тыс. км (80,1%) приходится на автомобильные дороги общего пользования. Следует отметить, что плотность автомобильных дорог превышает средний уровень по округу в 1,8 раза (табл. 3).

Таблица 3. **Протяженность и плотность путей сообщения в 2012 году**

Территория	Протяженность железнодорожных путей общего пользования	Протяженность автомобильных дорог общего пользования	Протяженность внутренних водных путей	Всего
<i>Протяженность путей сообщения, км</i>				
СЗФО	13 089	75 450	Более 15 000	103 539
Вологодская обл.	769	11703	2 095	14567
Уд. вес в СЗФО, %	5,9	15,5	14,0	14,1
<i>Плотность транспортных коммуникаций, км на 10 000 кв. км</i>				
СЗФО	78	45		
Вологодская обл.	53	81		
Область к СЗФО, %	68	180		

В общей сети путей сообщения, расположенных на территории области, четко просматриваются несколько транспортных коридоров:

1. Западный железнодорожный (Вологда – Шексна – Череповец – Бабаево – Санкт-Петербург).
2. Западный водный (Череповец – Шексна – Кириллов – Белозерск – Вытегра).
3. Южный железнодорожный (Вологда – Грязовец – Данилов; Вологда – Ярославль – Москва).
4. Северный железнодорожный (Великий Устюг – Котлас; Вологда – Харовск – Вожега – Архангельск).

К магистральным путям данных транспортных коридоров примыкает сеть дорог муниципального значения и внутренних дорог хозяйствующих субъектов.

2.2. Материально-техническая база

Материально-техническая база транспорта характеризуется наличием, составом и качеством дорожной сети, транспортных средств и иного имущества [21]. Её стоимость, количественные и качественные характеристики меняются во времени главным образом под воздействием инвестиционных вложений в основной капитал.

За исследуемый период (2005 – 2012 гг.) в основной капитал транспорта Вологодской области было вложено почти 224 млрд. руб. инвестиций, из них во все виды транспорта – только 15,2% (табл. 4).

Таблица 4. **Инвестиции в основной капитал транспортной системы за счет всех источников финансирования (в фактически действовавших ценах), млн. руб.**

Инвестиции в основной капитал (ОК)	Период наблюдения, год								Всего за период	Уд. вес, %
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012		
Всего, в т.ч. инфраструктура	25593,3	29466,3	31890,6	23074,3	20519,2	20425,8	63511,1	9113,7	223594,3	100
Железнодорожный	3650,9	3916,7	2949,8	3162,9	1775,7	3682,7	2744,7	2362,3	21883,4	9,8
Автомобильный										
Пассажирский	149	62,1	90,5	70,7	73,2	150,6	79,6	62,5	675,7	0,3
Грузовой	13,5	6,2	2,7	6,1	4,5	2,8	12,4	10,3	48,2	0,0
Внутренний водный	32,7	71,1	174,8	556,6	765,3	544,8	539,5	795,7	2684,8	1,2
Воздушный	104	24,2	28,1	12,5	668,6	31	402	41	1270,4	0,6
Трамвайный	4,4	2,9	4	5,2	3,1	1,4	6	24,7	27	0,0
Троллейбусный	36,3	8,3	28,7	-	8	3,6	1,1	12,6	86	0,0
Индекс ОК, %		115,1	108,2	72,4	88,9	99,5	310,9	14,3		

Рост инвестиционной активности наблюдался до 2007 года, а в период кризиса объём инвестиций сократился. Причём в 2012 году был достигнут минимальный за тот же период уровень – 9,1 млрд. руб. (35,7% к уровню 2005 года).

Данные инвестиционные средства преимущественно были направлены на ремонт действующих автомобильных дорог и ввод в эксплуатацию новых (табл. 5).

Таблица 5. **Ввод в действие основных производственных мощностей**

Показатель	Период наблюдения, год								Всего
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Автомобильные дороги с твердым покрытием, включая дороги общего пользования, км	9,27	30,72	5,15	21,61	13,5	18,7	27,5	2,8	126,45
Мосты: штук, погонных м	2	3	5	7	1	7	-	-	25
Автовокзалы, пасс. в час	415,2	167,2	491,12	749,2	60	663,3	39,3	-	2585,3
Ж/д вокзалы, пасс.	120	-	-	-	-	-	-	-	120
	-	25	-	-	-	-	-	-	25

Так, в 2012 году введено в действие 2,8 км новых автомобильных дорог с твёрдым покрытием, что составляет всего 2,2% от протяжённости дорог, введённых за 2005–2011 годы. Кроме того, инвестиционные средства направлялись на ремонт старых и ввод новых мостов (за исследуемый период введено в эксплуатацию 25 мостов). Строительство мостов, являющееся важным аспектом развития транспортной системы, позволяет улучшить эксплуатационные возможности дорог в части увеличения их пропускной способности, сокращения простоев в «пробках» и выполнения расписания движения пассажирского транспорта, а строительство вокзалов повышает комфорт и культуру обслуживания пассажиров².

Вместе с тем структура эксплуатационных путей общего транспорта практически осталась неизменной: на долю автомобильных дорог с твердым покрытием приходится 83,4%, внутренних водных путей – 11%, железнодорожных путей – 4,3%, трамвайных и троллейбусных путей – соответственно 0,2 и 0,3% (табл. 6).

Таблица 6. Структура эксплуатационных путей общего пользования

Показатель	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., %
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Эксплуатационная длина путей общего пользования, км	14274,7	14749,7	14697,7	14710,7	14420,7	14642,7	14742,2	17535,9	122,8
В том числе:									
железнодорожные пути	769	769	769	769	769	769	769	769	100,0
автодороги с твёрдым покрытием	11352	11790	11737	11750	11460	11703	11838	14638	128,9
внутренние водные пути	2080	2116	2116	2116	2116	2095	2098	2094	100,7
трамвайные пути	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	100,0
троллейбусные пути	25,2	25,2	25,2	25,2	25,2	25,2	25,5	23,2	92,1
Структура эксплуатационной длины путей общего пользования	100	100	100	100	100	100	100	100	100,0
В том числе:									
железнодорожные пути	5,4	5,2	5,2	5,2	5,3	5,3	5,2	4,3	79,6
автодороги с тв. покрытием	79,5	79,9	79,9	79,9	79,5	79,9	80,3	83,4	104,9
внутренние водные пути	14,6	14,3	14,4	14,4	14,7	14,3	14,2	11,3	77,4
трамвайные пути	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	50,0
троллейбусные пути	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,1	33,3

² Гончаров Н.А. Модели и экономические механизмы управления транспортными системами: автореф. дис... канд. экон. наук: 08.00.05. – Ростов-на-Дону, 2004. – 203 с.

Следует отметить, что в структуре транспортной сети, расположенной на территории региона, преобладают автомобильные дороги с твердым покрытием.

Что касается протяженности путей общего пользования, то она увеличилась всего на 19% (табл. 7).

Таблица 7. Динамика развития эксплуатационных путей общего пользования (индекс роста, %)

Показатель	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., п.п.
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Эксплуатационная длина путей общего пользования	100	103,3	99,6	100,1	98,0	101,5	100,7	119,0	19,0
Железнодорожные пути	100	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	98,6	100,0	0,0
Автомобильные дороги с тв. покрытием	100	103,9	99,6	100,1	97,5	102,1	101,2	123,7	23,7
Внутренние водные пути	100	101,7	100,0	100,0	100,0	99,0	101,0	99,8	-0,2
Трамвайные пути	100	100,0	104,0	100,0	100,0	100,0	100	100,0	0,0
Троллейбусные пути	100	102,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100	91,0	-9,0

Соответственно плотность дорожной сети изменилась также незначительно (табл. 8).

Таблица 8. Плотность путей сообщения (на конец года, км на 1000 кв. км)

Показатель	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., %
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Железнодорожные пути (эксплуатационные), всего	Н/д	12,7	13,1	Н/д	12,6	12,9	12,8	12,7	100,0
В том числе: общего пользования	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	100,0
ведомственные	Н/д	7,4	7,7	Н/д	7,3	7,6	7,5	7,4	100,0
Автомобильные дороги, всего	98,6	110,1	107,9	108,2	99,2	102,3	103,4	152,8	155,0
В т. ч.: общего пользования	83,5	95,0	90,4	91,8	88,9	91,5	94,2	144,6	173,2
ведомственные	15,1	15,1	17,5	16,4	10,3	10,8	9,2	8,2	54,3
Из общей протяженности автомобильных дорог – дороги с твердым покрытием, всего	89,2	90,4	93,5	92,8	87,7	89,9	89,0	107,3	120,3
В т. ч.: общего пользования	77,9	80,9	81,2	81,3	79,3	81,0	81,9	101,3	130,0
ведомственные	11,3	9,5	12,3	11,5	8,4	8,9	7,1	6,0	53,1
Внутренние водные судоходные пути	14,3	14,5	14,6	14,6	14,6	14,5	14,5	14,5	101,4

Сохранение значений плотности дорог общего пользования за анализируемый период свидетельствует об отсутствии широкомасштабного ввода в эксплуатацию новых дорог, что приводит к росту износа и снижению качества существующей дорожной сети, сдерживая рост экономики региона.

Стоимость основных фондов в организациях, занятых в транспортной отрасли, составляет 63,7 млрд. руб. (рост в 2,8 раза к уровню 2005 г.), однако их качество продолжает ухудшаться (табл. 9).

Таблица 9. Основные фонды организаций транспорта (на конец года, по полной учетной стоимости)

Год	Основные фонды организаций транспорта		Степень износа основных фондов, %
	млн. руб.	Индекс роста к предыдущему году, %	
2005	23039	100,0	23,4
2006	29138	126,5	30,8
2007	41216	141,5	32
2008	49230	119,4	34
2009	53583	108,8	43,7
2010	46606	87,0	42,7
2011	61879	132,7	44,6
2012	63749	103,0	49,0
2012 г. к 2005 г., раз	В 2,8	В 2,8	Рост на 25,6 п.п.

Степень износа основных фондов в транспортной системе имеет тенденцию роста. В 2012 году по сравнению с базовым годом она увеличилась на 25,6 п.п. и составила 49,0%. И это на фоне медленного обновления фондов и увеличения производственных фондов с предельно допустимым сроком службы.

Данная тенденция наблюдается и в автомобильном транспорте (табл. 10).

Таблица 10. Возрастная структура подвижного состава автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности

Показатели	Период наблюдения, год						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Грузовые автомобили, единиц на конец года	331	528	411	177	236	295	287
Возрастная структура, сроком эксплуатации, %:							
до 2 лет	8,3	9,9	10,9	12,9	10,4	8	9,2
свыше 2 до 5	14	15,1	16,6	19,3	20,5	22,4	21,1
свыше 5 до 8	11,3	13,5	15,1	14,8	16,1	17,8	18,3
свыше 8 до 10	10,1	7	7,7	9	10,2	9,3	9,8
свыше 10 до 13	19,4	15,1	12,9	9,1	8,1	8,7	9
свыше 13	36,9	39,4	36,8	34,9	34,7	33,8	32,6
Итого	100	100	100	100	100	100	100
Автобусы, единиц на конец года	759	824	792	607	814	736	803
Возрастная структура, сроком эксплуатации, %:							
до 2 лет	14,4	14,3	13,7	14,4	10,9	13,8	14,1
свыше 2 до 5	19	21,9	26,4	25,7	27,3	25,1	22,8
свыше 5 до 8	16,4	17,8	17,8	20	21	23,8	25,5
свыше 8 до 10	12,1	12,1	9,9	10,7	11,5	10,6	12,0
свыше 10 до 13	13,4	11	12,8	11,8	11,4	9,4	8,3
свыше 13	24,7	22,9	19,4	17,4	17,9	17,3	17,3
Итого	100	100	100	100	100	100	100

Так, в структуре грузового транспорта преобладают (32,6%) автомобили со сроком эксплуатации более 13 лет, а число новых автомобилей со сроком эксплуатации до двух лет остается практически неизменным (8,3% в 2005 г. и 9,2% в 2011 г.).

Парк пассажирского автомобильного транспорта организаций всех видов (по состоянию на конец 2011 года) насчитывает 803 единицы, что выше, чем в 2005 году, на 44 ед. В его структуре преобладают машины (48,3%) со сроком эксплуатации от 2 до 8 лет. Удельный вес машин со сроком эксплуатации свыше 13 лет имеет тенденцию к снижению и составляет в 2011 году 17,3% (2005 г. – 24,7%).

Парк железнодорожного подвижного состава, находящегося на балансе организаций всех видов деятельности, сокращается (табл. 11). Так, в 2012 г. к уровню 2006 г. снизилось количество тепловозов (на 39 единиц), грузовых вагонов (на 209), пассажирских вагонов (на 6 единиц).

Таблица 11. **Численность подвижного железнодорожного состава, находящегося на балансе организаций всех видов деятельности** (на конец года, единиц)

Подвижной состав	Период наблюдения, год						Изменение 2012–2006 г.
	2006	2007	2009	2010	2011	2012	
Тепловозы	243	234	220	220	206	204	-39
Магистральные грузовые вагоны	3789	3864	3871	3828	3683	2758	-1031
Грузовые вагоны	1098	1049	1018	782	742	1920	822
Пассажирские вагоны	11	14	16	6	4	5	-6

Как можно заметить, сокращение подвижного состава обусловлено переводом части тепловозов и вагонов на баланс Северной железной дороги, зарегистрированной в Ярославской области. Несмотря на сокращение транспортного парка, стоимость имущества в организациях транспорта увеличивается (табл. 12).

Таблица 12. **Динамика стоимости и структура имущества в организациях транспорта**

Показатели	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., раз
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
<i>Динамика стоимости имущества</i>									
Имущество, млн. руб.	2293,3	3254,9	4633,6	6857	7492,7	8016,5	7557,0	8156,8	3,6
из них: внеоборотные средства	1118,9	1424,1	2473,2	3593,7	4479,6	4566,8	4468,1	4069,3	3,6
оборотные средства	1174,4	1830,8	2160,4	3263,3	3013,1	3449,7	3088,9	4087,5	3,5
<i>Структура имущества, %</i>									
Внеоборотные средства	48,8	43,8	53,4	52,4	59,8	57,0	59,1	....	1,1 п.п.
из них: основные средства	41,2	36,0	26,7	25,7	31,1	33,8	84,2	77,7	36,5 п.п.
незаверш. строит-во	4,5	4,5	19,4	11,9	16,8	13,1	...	...
Оборотные средства	51,2	56,2	46,6	47,6	40,2	43,0	40,9	...	-1,1 п.п.

Имущество организаций транспорта в 2012 году увеличилось по сравнению с базовым годом в 3,6 раза и составило 8,2 млрд. руб. При этом внеоборотные и оборотные активы занимают в структуре равные доли.

2.3. Производственно-эксплуатационная деятельность

Производственно-эксплуатационная деятельность транспортной системы основывается на оказании двух видов услуг – это пассажирские и грузовые перевозки (табл. 13).

Таблица 13. Динамика и структура производственной деятельности транспорта

Вид транспорта	Период наблюдения, год								Ср. знач.
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
<i>Объемы работ транспорта общего пользования</i>									
Грузооборот, млн. т.-км	63115	66197	69795	71145	69184	71860	74038	78858	124,9
Пассажирооборот, млн. пасс. км	3650	4157	4047	4293	3544	3430	3363	3931	107,7
<i>Индекс грузооборота, % к предыдущему году</i>									
Всего	...	104,9	105,4	101,9	97,2	103,9	103,0	106,5	103,3
Железнодорожный	...	104,9	105,7	101,3	97,6	103,0	103,3	106,8	103,2
Автомобильный	...	157,2	52,3	183,3	88,7	229,5	102,5	107,8	131,6
Внутренний водный	...	89,5	111,7	121,4	79,8	111,3	87,7	83,8	97,9
Воздушный, тыс. т.-км	...	55,6	180,0	88,9	75,0	150,0	77,8	В 2 раза	104,6
<i>Индекс пассажирооборота, % к предыдущему году</i>									
Всего	...	113,9	97,4	106,1	82,6	96,3	98,5	99,7	99,2
Железнодорожный	...	113,9	97,4	106,1	82,6	96,3	99,3	102,1	99,7
Автомобильный	...	110,2	98,1	99,7	84,7	94,5	97,8	93,3	96,9
Внутренний водный	...	126,6	97,0	116,3	81,2	97,9	79,6	83,9	97,5
Воздушный	...	83,3	200,0	90,0	66,7	150,0	91,7	222,7	129,2
Трамвайный	...	105,6	94,7	105,6	89,5	141,2	89,7	94,3	102,9
Троллейбусный	...	87,8	87,5	100,0	87,3	70,9	96,6	100,0	90,0
... – нет данных.									

Что касается грузооборота, то он имеет тенденцию роста и в 2012 г. составил 79 млрд. т.-км (124,9% к уровню 2005 г.). Наиболее высокими темпами увеличивался грузооборот автомобильного транспорта (более чем в 3 раза за исследуемый период).

Пассажирооборот с 2008 г. снижался и в 2012 г. составил 3931 млн. пасс. км. Сокращение объемов перевозки пассажиров наблюдалось в автомобильном и железнодорожном транспорте – среднегодовой индекс пассажирооборота составил 99,7 и 96,9% соответственно. При этом в таких видах транспорта, как воздушный и трамвайный, среднегодовые индексы пассажирооборота выросли до 129,2 и 102,9% соответственно.

Вместе с тем опережающие темпы роста объёмов работ этих видов транспорта существенно не повлияли на динамику развития транспортной системы в целом по причине малой доли их участия в объемах услуг по перевозке грузов и пассажиров (не более 3%; табл.14).

Таблица 14. Структура объемов работ в разрезе видов транспорта

Вид транспорта	Период наблюдения, год							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Структура грузооборота по видам транспорта, %</i>								
Всего	100	100	100	100	100	100	100	100
Железнодорожный	88,02	97,81	98,08	97,51	98,9	97,09	97,34	97,6
Автомобильный	0,47	0,71	0,68	0,63	0,58	1,28	1,27	1,3
Внутренний водный	1,7	1,4	1,56	1,86	1,53	1,64	1,38	1,1
Воздушный, тыс. т.-км	0,01	0,01	0,01	0,01	0,1	0,01	0,01	0,02
<i>Структура пассажирооборота по видам транспорта, %</i>								
Всего	100	100	100	100	100	100	100	100
Железнодорожный	65,42	63,31	63,83	60,77	61,54	65,42	61,1	62,9
Автомобильный	29,7	3,00	32,0	36,0	35,47	22,70	35,6	33,0
Внутренний водный	0,2	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	17,3
Воздушный	0,49	0,46	0,4	0,4	0,4	0,9	0,7	1,5
Трамвайный	2,25	1,73	1,6	1,47	1,55	2,25	4,8	1,0
Троллейбусный	2,11	1,4	1,2	1,14	0,93	2,11	6	1,7

Структура грузооборота остаётся практически неизменной, однако с преобладанием железнодорожного транспорта, доля которого варьируется в диапазоне 97–98%.

Структура пассажирооборота характеризуется стабильностью: доля железнодорожного транспорта колеблется в пределах 60–65%, а доля автомобильного – от 29 до 36%.

Устойчивость функционирования транспортной системы обуславливается многими факторами, основными из которых являются: количество перевезённых пассажиров, объёмы и структура перевозимых грузов, дальность перевозок, техническая готовность и уровень использования машин и подвижного состава, график и расписание движения, тарифы, себестоимость, обеспеченность кадрами и мотивация труда.

Динамика перевозки пассажиров приведена в таблице 15. Так, начиная с 2006 года количество пассажиров ежегодно снижается. В 2012 году перевезено 170,7 млн. человек, что составляет 88,4% к уровню 2005 г.

Таблица 15. Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования, млн. чел.

Вид транспорта	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., %
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Транспорт, всего	193,1	227,5	220,3	219,8	199,3	191,1	186,1	170,7	88,4
Железнодорожный	4,3	5,2	4,3	4	3,5	3,2	3,3	3,3	76,7
Автомобильный	151,4	191,3	187,5	190,2	173,6	166	162,6	147,8	97,6
Трамвайный	13,2	11,6	10,2	10,1	8,8	9,4	9,0	9,0	68,2
Троллейбусный	24,1	19,3	18,2	15,4	13,3	12,4	11,2	10,5	43,6
Внутренний водный, тыс. чел.	51	47,2	75,5	78,1	71,5	80,5	78,7	65,0	127,5
Воздушный, тыс. чел.	42,9	41,1	57,9	42,7	38,6	48	46,1	75,5	176,0

Техническая готовность автобусного парка также ежегодно снижается: в 2010 году она составляла 79,6% против 83,4% в 2005 году. Коэффициент выпуска автобусов на линию до 2008 года имел тенденцию роста, а в последующем периоде оставался на одном уровне. В 2010 году он достиг 70,3%, что выше уровня 2005 года (65,6%) на 4,7 п.п. (табл. 16).

Таблица 16. Основные показатели работы автомобильного пассажирского транспорта общего пользования

Показатели	Период наблюдения, год							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Наличие автобусов на конец года, ед.	759	824	792	607	814	736	803	785
Коэффициент технической готовности парка, %	83,4	86,1	85,5	87,8	81,9	79,6	...	...
Коэффициент выпуск машин на линию, %	65,6	68,2	68,5	71,4	70,5	70,3	...	...
Средняя продолжительность работы в сутки, ч	9,6	9,6	9,7	9,5	9,2	9,6	...	...
Средняя вместимость одного автобуса, чел.	31	42	32	31	32	30	...	...
Среднесуточный пробег работающего автобуса, км	142	156	165	162	185	169	...	...
Ср. дальность перевозки одного пассажира, км	6,7	8,1	8,5	9	8,8	9,9	...	...
Ср. скорость движения одного автобуса, км/ч	28	24	24	39	26	24	...	...
Количество выполненных рейсов	2768	2877	3569	3679	3680	3770	...	...
Удельный вес рейсов, выполненных с опозданием, в общем числе выполненных, в %	0,9	0,6	0,4	0,4	0,4	0,7	...	...

Увеличение выпуска машин на линию при снижающемся коэффициенте технической готовности, по нашему мнению, явилось причиной нарушения графика движения. Удельный вес рейсов, выполненных с опозданием, увеличивается, особенно на междугородных маршрутах. При этом продолжительность работы в сутки, вместимость одного автобуса и средняя скорость его движения остаются практически неизменными. Среднесуточный пробег одного автобуса увеличился на 25 км, дальность перевозки одного пассажира – на 3,2 км.

Рассмотрим ещё один вид пассажирского транспорта – городской электрический транспорт (табл. 17).

Таблица 17. Основные показатели работы городского электрического транспорта

Вид транспорта	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., %	
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012		
<i>Протяженность, км</i>										
Трамвайные пути	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	100,0
Троллейбусные линии	25,2	25,2	25,2	25,2	25,2	25,2	25,2	23,2	92,1	
<i>Число маршрутов, ед.</i>										
Трамваи	3	3	3	3	3	3	3	3	100,0	
Троллейбусы	8	5	5	5	5	5	5	5	62,5	
<i>Наличие подвижного состава, ед.</i>										
Трамваи	68	65	61	57	54	54	53	53	77,9	
Троллейбусы	71	75	75	81	71	78	79	88	123,9	
<i>Перевезено пассажиров, млн. чел.</i>										
Трамваи	13,2	11,6	10,2	10,1	8,8	9,4	9,0	9,0	68,2	
Троллейбусы	24,1	19,3	18,2	15,4	13,3	12,4	11,2	10,5	43,6	
<i>Пассажирооборот, млн. чел.</i>										
Трамваи	81,6	72,1	62,9	62,6	54,8	58	55,6	56,0	68,6	
Троллейбусы	76,7	61,4	51,4	48,9	33,2	39,5	35,5	33,4	43,5	
<i>Количество выполненных рейсов, тыс. ед.</i>										
Трамваи	171,9	175,9	183,6	190,6	196,1	195,5	211,3	200,7	116,8	
Троллейбусы	360,4	363	360,1	379,9	423,2	402,6	380,7	341,1	94,6	
<i>Удельный вес рейсов, выполненных с опозданием, %</i>										
Трамваи	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0 п.п.	
Троллейбусы	0,1	0,1	1,2	2,1	4,9	0,4	0,5	1,0	0,9 п.п.	

При неизменной длине троллейбусных линий и увеличении парка троллейбусов почти на 10% (88 ед. в 2012 г. против 71 ед. в 2005 г.) общее количество пассажиров, перевезённых за соответствующий период, сократилось вдвое.

При этом количество рейсов возросло на 16,8%, однако удельный вес рейсов, выполненных с опозданием, увеличился в 6 раз, что говорит о неэффективности организации движения.

Что касается работы грузового транспорта, то, судя по статданным, за период с 2005 по 2012 г. перевезено более 193,2 млн. т груза (табл. 18).

Таблица 18. Перевозки грузов по видам транспорта общего пользования, тыс. т

Вид транспорта	Период наблюдения, год								За период, млн. т	Индекс объемов груза, 2012 г., к 2005 г., %
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012		
Всего	25453	25460	24625	24112	19096	23476	26281	24707	193,2	97,1
Железнодорожный	17623	18285	19573	18579	14200	17611	18911	18241	143,0	103,5
Автомобильный	2314	2772	2454	1904	2223	3499	5213	3949	24,3	170,7
Внутренний водный	5516	4403	2598	3629	2673	2366	2141	2502	25,8	45,4
Воздушный, тонн	89	96	38	109	46	20	16	15	0,4	16,9

В целом по транспорту объем перевозки грузов сохраняется на одном уровне. Индекс объемов перевозок к 2005 г. составил 103,5%. Снижение объемов перевозок происходит в основном в водном и воздушном транспорте – индексы 45,4 и 16,9% соответственно. В то же время индекс перевозок грузов железнодорожным транспортом вырос до 103,5%.

Большая часть грузов (73,8%) в 2012 г. перевозилась железнодорожным транспортом, на долю автомобильного приходилось 16%, внутренний водный занимает 10,1%. Доля воздушного транспорта в перевозках грузов незначительна (табл. 19).

Таблица 19. **Участие отдельных видов транспорта в объеме грузов, %**

Вид транспорта	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., п.п.
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Транспорт, всего	100	100	100	100	100	100	100	100	4,6
Железнодорожный	69,2	71,8	79,5	77,1	74,4	75,0	72,0	73,8	6,9
Автомобильный	9,1	10,9	10,0	7,9	11,6	14,9	19,8	16,0	-11,6
Внутренний водный	21,7	17,3	10,6	15,1	14,0	10,1	10,3	10,1	-0,2
Воздушный, тонн	0,3	0,4	0,2	0,5	0,2	0,1	0,1	0,1	4,6

В отношении работы железнодорожного промышленного транспорта можно отметить наращивание объема грузопотока в период до 2007 года и резкое снижение всех показателей в кризисный период (табл. 20).

Таблица 20. **Основные показатели промышленного железнодорожного транспорта**

Показатели	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., %
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Перевезено грузов, тыс. т	78239	82947	85697	78432	64330	74507	76139	74300	95,0
Перевезено вагонов, тыс. ед.	1460	1540	1570	1160	973	1325	1223	1129	77,3
Грузооборот, млн. т.-км	514	562	571	574	513	570	577	546	106,2
Объем погрузочно-разгрузочных работ, тыс. т	76893	111934	115807	105568	86310	98155	101265	99774	129,8

В 2012 году объем перевозок сократился до 74,3 млн. тонн. Вместе с тем наблюдался рост грузооборота со среднегодовым темпом 106,2%, что свидетельствует об увеличении дальности перевозок.

В структуре грузов, перевозимых железнодорожным транспортом общего пользования, увеличивается доля черных металлов (45,6%) и удобрений (21,6%), однако снижается доля лесных грузов (12,3%, табл. 21).

Таблица 21. Структура перевозок железнодорожным транспортом общего пользования по видам грузов, в % к итогу

Показатели	Период наблюдения, год							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Грузы, всего	100	100	100	100	100	100	100	100
Каменный уголь	1,3	1,8	1,7	1,4	2,0	1,2	0,9	0,3
Нефтяные грузы	0,6	0,4	0,7	0,6	0,5	0,7	1,4	2,0
Черные металлы	44,9	48,4	49,3	49,2	46,5	49,6	48,8	45,6
Химические мин. удобрения	14,7	16,5	16,0	16,1	22,0	18,9	18,2	21,6
Строительные грузы	13,4	9,9	8,2	6,9	5,5	7,6	8,3	9,6
Лесные грузы	18,1	16,4	15,5	17,0	13,4	14,6	12,9	12,3
Прочие	7,0	6,6	8,6	8,8	10,1	7,4	9,5	8,6

Работа железнодорожного промышленного транспорта в значительной степени связана с запросами промышленных предприятий региона в части ввоза на его территорию продукции, потребляемой в процессе производства, и в части перевозки готовой продукции потребителям.

Во всём объёме перевозимых грузов внутренний водный транспорт общего пользования занимает 0,3% в среднем за исследуемый период. При этом наблюдается увеличение объёмов перевозки строительных (47,6%) и прочих (35,4%) грузов (табл. 22).

Таблица 22. Структура перевозок внутренним водным транспортом общего пользования по видам грузов, в % к итогу

Показатели	Период наблюдения, год							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Грузы, всего	100	100	100	100	100	100	100	100
Каменный уголь	64,8	60,2	0,9	0,7	0,6	0,7	1,1	-
Черные металлы								
Химические минеральные удобрения	...	...	0,1	0,2	0,1	0,2	...	...-
Строительные грузы	35,2	39,8	48,1	51,2	19,5	41,4	42,1	47,6
Лесные грузы	...	...	20,7	18,5	19,1	21,0	28,6	17,0
Прочие	...	...	28,0	28,2	56,6	34,2	28,2	35,4
... – нет данных.								

За последние два года увеличение объёма перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования в основном произошло за счет участия малого предпринимательства (табл. 23).

Таблица 23. Работа грузового автомобильного транспорта общего пользования

Виды грузов	Период наблюдения, год								2012г. к 2005 г., %
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Индекс перевозки грузов, % к предыдущему году	105,1	119,8	88,5	77,6	116,8	157,4	108,5	93,9	78,4
Перевезено грузов, всего, тыс. т	2314	2772	2454	1904	2223	3499	3797	3567	154,1
В т. ч.: без субъектов малого предпринимательства	944	1077	1193	526	626	741	459	362	38,3
субъекты малого предпринимательства	1370	1695	1261	1378	1597	2758	3338	3205	233,9
Удельный вес малого предпринимательства, %	59,2	61,1	51,4	72,4	71,8	78,8	91,1	89,9	151,8
Индекс грузооборота, % к предыдущему году	101,1	157,0	52,4	183,1	88,6	229,7	102,5	105,2	67,0
Грузооборот, млн. т.-км	299,5	470,2	246,4	451,1	399,5	917,8	941	1014	3,3 раза
в т. ч. без субъектов малого предпринимательства	32	26,7	37,2	21,6	30,6	36,2	40,2	27,8	86,8
Удельный вес малого предпринимательства, %	89,3	94,3	84,9	95,2	92,3	96,1	40,2	27,8	86,9

Так, доля малого предпринимательства в объеме перевозимых грузов автомобильным транспортом общего пользования в 2012 г. составляла 89,9%, а в объеме грузооборота – 27,8%. Объем грузов, перевезённых субъектами малого предпринимательства, в 2012 г. увеличился более чем в 2 раза к уровню 2005 года и составил 3205 тыс. тонн. Это объясняется возросшей дальностью перевозок – до 87,7 км в 2012 г., что в 4 раза больше чем в 2005 г. (20,1 км).

Положительная динамика грузооборота, на наш взгляд, свидетельствует о том, что автомобильный транспорт имеет резервы роста. Так, коэффициент технической готовности автопарка снизился к базовому году на 12 п.п. и составил в 2010 г. всего 72,2% (табл. 24). В связи с этим недостаток машин на линии восполняется за счет увеличения продолжительности работы автомобиля в сутки с 7,1 часа в 2005 г. до 8 часов в 2010 г.

Коэффициент использования пробега снизился за анализируемый период на 19,3 п.п. и составил в 2010 г. всего 43,6%. Следует отметить, что наряду с уменьшением количества автомашин снижается их грузоподъемность.

Таблица 24. **Использование грузового автомобильного транспорта общего пользования**

Показатели	Период наблюдения, год								2010 г. к 2005 г.	
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	(+), (-)	%
Наличие автомобилей на конец года, ед.	331	528	411	177	236	295	287	329	-2	99,4
Средняя грузоподъемность одного автомобиля, т	9,1	10,6	9,2	9,2	9,3	8	...	...	-1,1	87,9
Коэффициент технической готовности автопарка, %	85,1	84	86,1	85,8	76,7	72,2	...	...	-12,9	84,8
Средняя продолжительность работы автомобиля в сутки, ч	7,1	7,3	9	8,4	11,2	8	...	...	0,9	112,7
Среднесуточный пробег одного работающего автомобиля, км	66	64	80	71	77	96	...	...	30	145,5
Коэффициент использования пробега грузовых а/м, %	62,9	47,6	63,5	62,3	65,3	43,6	...	...	-19,3	69,3

Значительный вклад в развитие перевозок вносит малый бизнес. Его развитие в области перевозок на коммерческой основе имеет положительную динамику (табл. 25). Объем перевозки грузов физическими лицами, имеющими лицензию, в 2012 г. увеличился по отношению к 2005 г. в 3,4 раза, грузооборот – в 3,6 раза.

Таблица 25. **Перевозки грузов предпринимателями (физическими лицами), имеющими лицензии на осуществление коммерческих перевозок автомобильным транспортом**

Показатели	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., раз
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Перевезено грузов, тыс. т	953	1076	684	1063	1038	2253	3338	3205	3,4
Грузооборот, тыс. т.-км	264,6	355,2	238,9	392,0	371,1	852,4	830,1	961,9	3,6
Средняя дальность перевозки одной тонны груза, км	277,7	330,1	349	368,8	357,5	378,3	248,7	300	108,0%

На наш взгляд, предприниматели, имеющие лицензии на осуществление коммерческих перевозок автомобильным транспортом, специализируются на дальних перевозках. При этом среднее расстояние перевозки ежегодно увеличивается.

2.4. Финансовое состояние

Сальдированный финансовый результат деятельности организаций транспорта представляет сумму прибыли (убытка) от продажи продукции (работ, услуг), основных средств, иного имущества, уменьшенных на сумму расходов по этим операциям (табл. 26).

Таблица 26. Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности организаций транспорта (в фактически действовавших ценах, млн. руб.)

Вид транспорта	Период наблюдения, год								За 2005–2012 гг.
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Транспорт, всего	135,9	-23,9	184,0	370,0	-9,3	20,0	99,5	195,7	971,9
Железнодорожный	48,3	14,6	-19,0	-44,9	20,6	13,4	9,9	22,1	65
Автомобильный: пассажирский	33,2	6,5	52,2	149,8	53,4	-45,4	-89,3	-139,3	21,1
грузовой	-3,0	-67,5	38,8	72,7	6,5	32,4	29,4	182,5	291,8
Эксплуатация автодорог общего пользования	2,6	7,2	10,0	114,5	-10,0	10,2	78,7	-	213,2
Трамвайный	-6,6	3,7	0,1	-4,3	-0,7	4,9	6,3	0,2	3,6
Троллейбусный	-1,7	-13,2	7,5	10,5	-33,0	-33,1	19,8	-73,4	-116,6
Внутренний водный	-4,5	-4,6	17,5	1,7	-41,3	5,4	41,6	-0,9	14,9
Воздушный	2,6	3,4	-16,6	-23,2	14,6	8,8	-5,2	29,3	13,7
Удельный вес убыточных организаций, %	32,6	...	...	32,3	40,3	40,2	34,4	32,3	212,1
Сумма убытка, млн. руб.	80,7	...	...	189,0	236,6	245,8	244,2	303,1	1299,4
... нет данных.									

В 2005–2012 гг. наблюдается снижение финансовых результатов по всем видам транспорта, особенно во время кризиса (2008–2009 гг.). Сальдированный финансовый результат в отрасли за исследуемый период составил 971,9 млн. руб. При этом размер убытка достиг за 8 лет 1299,4 млн. руб. В 2012 году сальдированный финансовый результат деятельности организаций транспорта выразался прибылью в сумме 195,7 млн. руб., в то время как предприятия, занимающиеся автомобильными пассажирскими перевозками, и городской электрический транспорт получили убыток 139,3 и 73,4 млн. руб. соответственно. Удельный вес убыточных организаций в общем их числе составил более 32%, общая сумма убытка – 303,1 млн. руб. На этом фоне платежеспособность организаций транспорта ежегодно снижается (табл. 27).

Таблица 27. **Финансовые и экономические показатели транспортной системы Вологодской области**

Показатели	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., %
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Выручка от продажи товаров, продукции, работ, услуг (без НДС), млн. руб.	4290	4849	6343	10001	6804	7524	8957	10493	2,4 раза
Себестоимость проданных товаров, работ, услуг, млн. руб.	4027	4615	5540	8904	6171	6690	7891	10416	2,5 раза
Валовая прибыль, млн. руб.	263	234	803	1097	633	834	1066	77	29,3
Удельные затраты на рубль выручки, коп.	93,9	95,2	87,3	89,0	90,7	88,9	88,1	0,99	1,1
Прибыль от продаж, млн. руб.	107	7	194	276	73	60	-59,5	76,9	71,9
Чистая (нераспределенная) прибыль, млн. руб.	107	-45	126	249	-54	-33	40	128,5	120,1
Дебиторская задолженность, % к выручке	15	24	18	17	24	23	19	26,7	11,7 п.п.
Долговые обязательства, % к выручке	24,8	42,2	48,1	47,2	70,1	70,1	55,3	50,6	25,8 п.п.
Из них кредиторская задолженность	16	28	17	20	27	29	28	17,3	1,3 п.п.
Рентабельность валового выпуска, %	6,5	5,1	14,5	12,3	10,3	12,5	13,5	0,74	-5,8 п.п.
Рентабельность продаж, %	2,6	0,1	3,2	2,8	1,1	0,8	-0,7	0,01	-2,6 п.п.
Удельный вес убыточных организаций, %	32,6	...	...	32,3	40,3	40,2	34,4	32,3	-0,3 п.п.
... нет данных.									

Рентабельность валового выпуска работ и услуг в 2012 г. снизилась по отношению к уровню 2005 г. на 5,8 п.п. и составила 0,7%. Соответственно снизилась рентабельность продаж. На наш взгляд, основная причина этого кроется в резком увеличении коммерческих и управленческих затрат (в 2012 году – до 105,6% к валовой прибыли), а также налоговой нагрузки. Заметим, что увеличился и объём прибыли, остающейся в распоряжении организаций, – до 128,5 млн. руб., а это чуть более 1% от объема выручки. В связи с этим предприятия с целью модернизации и расширения своей материальной базы и привлекают заемные средства, поэтому растут долговые обязательства: в 2012 г. они составили 50,5% к сумме выручки, что на 35,7 п.п. выше уровня 2005 г.

Вместе с тем структура затрат на производство не претерпела кардинальных изменений (табл. 29). Хотя следует отметить увеличение в 2012 г. к уровню 2005 г. доли расходов на материалы (5,9 п.п.), на выплату социального налога (2,2 п.п.), амортизацию (0,3 п.п.) при одновременном снижении доли оплаты труда (0,3 п.п.) и прочих расходов (8,1 п.п.).

Таблица 28. Структура затрат на производство продукции, работ, услуг (в % к итогу)

Вид транспорта	Год	Затраты, всего	В том числе				
			материальные затраты	оплата труда	единый социал. налог	амортизация	прочие расходы
Транспорт всех видов	2005	100	38,5	30,8	6,4	4,7	19,6
	2007	100	37,5	33,2	6,9	4,3	18,1
	2009	100	37	33,8	7,4	5,3	16,5
	2010	100	42,9	31,3	7,3	5,5	13
	2011	100	39,6	31,2	10,1	5,2	13,9
	2012	100	44,4	30,5	8,6	5,0	11,5
<i>Структура затрат по видам транспорта в 2012 г.</i>							
Автомобильный пассажирский		100	32,7	36,4	10,5	6,0	14,3
Автомобильный грузовой		100	27,7	42,8	12,0	4,4	13,2
Трамвайный		100	30,3	45,6	14,3	4,0	5,8
Троллейбусный		100	15,3	38,2	11,7	7,4	27,4
Внутренний водный		100	52,9	28,8	8,2	2,2	7,9
Воздушный		100	51,8	20,3	5,8	11,0	11,1

Тарифы на грузовые перевозки в среднем по всем видам деятельности транспортной системы в 2012 г. увеличились к уровню 2005 г. в 2,4 раза (табл. 29).

Таблица 29. Индексы тарифов на перевозку грузов и пассажиров транспортом общего пользования (декабрь к декабрю предыдущего года, %)

Показатели	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., раз
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Перевозки грузов, всего	116	120,3	106,7	118,3	102,7	131,7	105,1	111,0	2,4
В т. ч. автомобильным транспортом	123,7	100,6	104,7	117,7	96,5	100,8	103,3	102,1	1,3
из него сообщением: внутригородским, пригородным	127,3	101,8	104,3	122,2	100	101,7	103,7	102,2	1,4
междугородным	113,8	96,9	106,9	105,5	90,4	99,1	101,4	100,6	99,9%
Внутренним водным транспортом	114	125,7	107,2	118,5	103,4	133,8	106,3	114,8	2,7
Перевозки пассажиров	107,2	116,4	127,1	130,3	104,1	112,4	111,6	100,3	2,5
В том числе транспортом: железнодорожным	122,8	118,8	115,9	123,3	113,3	113,9	106,6	110,1	2,6
автомобильным	103	115,3	130,5	124,7	101,4	114,8	114,5	100,4	2,5
воздушным	114,5	123,7	107,8	240	100	48,6	100	100	1,6
трамвайным	100	116,3	134	133,3	100	116,7	114,3	100	2,8
троллейбусным	100	116,3	134	133,3	100	116,7	114,3	100	2,8

Такая же ситуация сложилась в сфере перевозки пассажиров: в среднем по всем видам транспорта индекс тарифов увеличился к уровню 2005 г. в 2,5 раза. Рост тарифов отразился на финансовых результатах транспортных предприятий. Так, за исследуемый период, при среднегодовых индексах

грузооборота и пассажирооборота 102,6 и 98,7% соответственно, среднегодовой индекс выручки от проданных товаров и услуг составил 116,2%. Следовательно, увеличение объема выручки произошло в основном за счет роста тарифов.

Финансовая устойчивость и платежеспособность любой системы и ее подразделений оценивается по динамике коэффициентов ликвидности и покрытия. Поскольку показатели ликвидности организаций всех видов транспорта, за исключением троллейбусного, имеют тенденцию роста, это свидетельствует о повышении их финансовой устойчивости и платежеспособности (табл. 30).

Таблица 30. Показатели платежеспособности и финансовой устойчивости организаций транспорта, %

Показатели	2005 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
<i>Железнодорожный</i>							
Коэффициент абсолютной ликвидности	52,6	20,9	22	93,6	169,6	167,6	74,0
Коэффициент ликвидности	237,7	53,2	53,8	235,8	339	240,1	158,4
Коэффициент покрытия	249,5	70	64,4	284,1	433	322,0	186,4
<i>Автомобильный пассажирский</i>							
Коэффициент абсолютной ликвидности	56,2	36,6	55,5	53,7	32,1	20,4	10,9
Коэффициент ликвидности	144,8	125	125,4	131,9	117,7	90,9	52,4
Коэффициент покрытия	167,4	142,2	137,6	146	134,5	112,9	69,5
<i>Автомобильный грузовой</i>							
Коэффициент абсолютной ликвидности	16,3	23	29,9	10	11,5	12,2	9,3
Коэффициент ликвидности	95	84,7	90,8	62,8	72,2	81,4	112,0
Коэффициент покрытия	119	115,4	131,9	83,5	95,5	100,6	139,5
<i>Троллейбусный</i>							
Коэффициент абсолютной ликвидности	16	14,5	3	2,6	0,5	1,1	0,2
Коэффициент ликвидности	85,9	46	9,2	9,6	5,2	12,0	54,5
Коэффициент покрытия	90,8	52,2	11,3	11,6	7,3	20,1	56,7
<i>Водный внутренний</i>							
Коэффициент абсолютной ликвидности	7	32,8	17,8	37,4	30,4	25,0	0,4
Коэффициент ликвидности	44,8	55,4	65,1	72	72,1	65,2	73,1
Коэффициент покрытия	85,2	72,6	82	96,4	112,7	107,5	100,2
Примечание. Коэффициент абсолютной ликвидности $K_{ал} \geq 0,2-0,5$; коэффициент быстрой (срочной) ликвидности $K_{бл} \geq 0,7-0,8$ в России, по международным меркам ≥ 1 ; коэффициент покрытия $K_{сзс}$ не > 1 (см. приложение 1).							

Динамика коэффициента покрытия также характеризуется тенденцией к росту, но в 2012 году допустимое превышение норматива было нарушено в организациях железнодорожного транспорта (в 1,86 раза), автомобильного грузового (в 1,4 раза), внутреннего водного (более чем в 1,2 раза), и это говорит об усилении зависимости организации от внешних инвестиций и

кредитов, то есть о снижении финансовой устойчивости. Тем не менее (по состоянию на конец 2012 г.) её значение в организациях всех видов деятельности транспортной системы превышает нижнюю границу нормативного диапазона, оставаясь устойчивым.

2.5. Социальная и бюджетная эффективность

Социальная эффективность транспортной системы определяется увеличением численности работающих и снижением уровня аварийности.

За период 2005–2012 гг. численность занятых в отрасли сократилась на 1344 чел. (93,2%) и составила в 2012 году 18,4 тыс. чел. (табл. 31). Это вызвано сокращением числа работающих в организациях автомобильного пассажирского (-1195 чел.), троллейбусного (-379 чел.) и водного (-491 чел.) транспорта. В то же время аналогичный показатель деятельности грузового автомобильного транспорта увеличился на 762 человека, трамвайного – на 3, а воздушного – на 343 человека.

Таблица 31. Среднесписочная численность работников организаций транспорта по видам экономической деятельности, чел.

Вид транспорта	Период наблюдения, год								2012 г. к 2005 г., %
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Железнодорожный	10640	11499	11288	10945	10010	10286	10328	10255	96,4
В том числе магистральный	10244	11072	10873	10542	9638	9817	9862	9808	95,7
Автомобильный пассажирский	3463	3348	3090	2274	3435	1639	2446	2268	65,5
Автомобильный грузовой	2963	2860	2315	3305	2930	3474	3868	3725	125,7
Городской электрический:	1071	986	805	680	714	719	729	693	64,7
трамвайный	348	329	337	350	361	363	369	351	100,9
троллейбусный	723	657	468	330	353	359	360	342	47,3
Внутренний водный	1499	1259	1169	1154	1097	840	980	1008	67,2
Воздушный	135	213	216	534	544	544	508	478	354,1
Итого по транспортной системе	19771	20165	18883	18892	18730	17505	18859	18427	93,2

За исследуемый период наблюдается рост доходов работников транспортной системы в целом, его среднегодовой темп составляет 118%; среднемесячная зарплата одного работника в 2012 г. в 2,3 раза выше, чем в 2005 году (табл. 32).

Таблица 32. Среднемесячная заработная плата работников организаций транспорта по видам экономической деятельности, руб.

Вид транспорта	Период наблюдения, год								2012 г., к 2005 г., раз
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Железнодорожный транспорт	12583	14344	16703	21261	23947	27070	30447	32922	2,6
Автомобильный пассажирский	8370	9712	12057	15544	16020	15438	18199	19303	2,3
Автомобильный грузовой	6553	8636	10481	12485	17136	20109	18769	19440	3,0
Городской электрический:									
трамвайный	7601	9608	11767	14753	14576	15576	17300	19082	2,5
троллейбусный	7522	9185	11466	13521	13492	14303	16101	17644	2,3
Внутренний водный	7640	9820	11983	16060	15684	16863	18530	20744	2,7
Воздушный	7591	9150	11040	13219	12520	14561	15246	18044	2,4
Средняя по транспортной системе	15183	17016	19174	17842	21488	28506	32059	38667	2,5
	10311	12238	14647	18215	20330	23570	20831	23231	2,3

По среднегодовым темпам роста заработной платы лидирует автомобильный грузовой транспорт (137,5%). В свою очередь, по уровню заработной платы первое место занимает железнодорожный (32 992 руб.) и воздушный (38 667 руб.) транспорт.

Как следует отметить, уровень аварийности и травматизма на транспорте снизился в 2012 г. по сравнению с 2005 г. более чем на 30% (табл. 33).

Таблица 33. Количество происшествий на автомобильных дорогах области, численность погибших и пострадавших в них

Показатели	Период наблюдения, год								2012 г., к 2005 г., %
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Число случаев дорожно-транспортных происшествий (ДТП), ед.	3002	2965	2787	2392	2110	2091	2047	1986	66,2
Индекс ДТП, к предыдущему году	99,1	98,8	94,0	85,8	88,2	99,1	97,9	97,0	-
Погибло, чел.	352	332	310	273	193	196	216	207	58,8
Индекс числа погибших, к предыдущему году	94,7	94,3	93,4	88,1	70,7	101,6	110,2	95,8	-
Ранено, чел.	3772	3729	3509	2988	2632	2611	2613	2482	65,8
Индекс числа раненых, к предыдущему году	99,1	98,9	94,1	85,2	88,1	99,2	100,1	95,0	-
Пострадало в ДТП, чел.	4124	4061	3819	3261	2825	2807	2829	2689	65,2
Индекс числа пострадавших, к предыдущему году	98,9	98,5	94,0	85,4	86,6	99,4	100,8	95,1	-

Численность пострадавших за тот же период сократилась почти на 34%, в том числе погибших – на 41,2%. Таким образом, можно сделать вывод о положительной динамике показателя безопасности пассажиров на транспорте.

Бюджетная эффективность транспортной системы выражается в увеличении отчислений в социальные внебюджетные фонды и бюджеты различных уровней (рис. 2).



Рисунок 2. Бюджетная эффективность транспортной системы Вологодской области, %

Можно констатировать, что за счет расширения налогооблагаемой базы (рост выручки – в 2,4 раза, имущества – в 2,8 раза, фонда оплаты труда – в 2,3 раза) отчисления в социальные внебюджетные фонды увеличились в 2,6 раза, в бюджеты разных уровней – в 2,8 раза.

2.6. Показатели оценки состояния транспортной системы региона

Группировка индикативных показателей оценки состояния транспортной системы дает возможность оценить динамику её развития (табл. 34).

Анализ основных индикаторов развития транспортной системы позволил сделать ряд выводов.

1. Транспортная система играет значительную роль в экономике области. Как уже указывалось выше, в организациях транспорта, в которых занято 7,3% работающих области, производится почти 13% валовой добавленной стоимости региона и почти 18% платных услуг населению. Основные фонды транспортной системы в 2012 году составили почти 8% от их областного уровня, а инвестиции в основной капитал – 66,5%.

Таблица 34. Индикативные показатели оценки состояния транспортной системы Вологодской области

Блок исследования / показатели	Период наблюдения, год				2012 г. к 2005 г., %
	2005	2010	2011	2012	
1	2	3	4	5	6
I. Место транспортной системы в экономике региона					
<i>Удельный вес в показателях региона, %:</i>					
Валовая добавленная стоимость (в текущих ценах)	10,7	12,0	12,3	13,2	2,5 п.п.
Среднегодовая численность работников транспорта	6,2	6,4	6,4	7,3	1,1 п.п.
Основные фонды (по полной учетной стоимости)	10,4	10,6	9,7	7,8	-2,6 п.п.
Инвестиции в основной капитал	46,2	36,9	58,6	66,5	20,3 п.п.
II. Материальная база транспорта					
Протяженность транспортных путей и их структура, км	14275	14643	14781	17536	122,8
<i>Структура эксплуатационной длины путей общего пользования, % от общей длины:</i>					
Железнодорожные пути	5,4	5,3	5,2	4,4	-1,0 п.п.
Автодороги с твердым покрытием	79,5	79,9	80,08	83,5	4,0 п.п.
Внутренние водные пути	14,6	14,3	14,3	11,9	-2,7 п.п.
Трамвайные пути	0,2	0,2	0,2	0,1	-0,1 п.п.
Троллейбусные пути	0,3	0,3	0,3	0,1	-0,2 п.п.
<i>Плотность путей сообщения, км на 1000 кв. км территории:</i>					
Железнодорожные пути общего пользования	5,3	5,3	5,3	5,3	100,0
Автодороги, всего	98,6	102,3	103,4	152,8	155,0
В т. ч.: общего пользования	83,5	91,5	94,2	144,6	173,2
ведомственные	15,1	10,8	9,2	8,2	54,3
Из всех дорог – дороги с твердым покрытием	89,2	89,9	89	107,3	120,3
Из них – общего пользования	77,9	81	81,9	101,3	130,0
Основные фонды (по полной учетной стоимости), млн. руб.	23039	46606	61879	63749	2,8 раза
Износ ОФ, %	23,4	42,7	44,6	49,0	+25,6 п.п.
Имущество по балансу, млн. руб.	2293,3	8016,5	7557	8157	3,6 раза
В том числе: внеоборотные средства	1118,9	4566,8	4468,1	4069,3	3,6 раза
оборотные средства	1174,4	3449,7	3088,9	4087,5	3,5 раза
Удельный вес оборотных средства в имуществе, %	48,8	57,0	59,1	49,9	+1,1 п.п.
III. Производственно-эксплуатационная деятельность					
Грузооборот, млн. т.-км	63115	71860	74038	78858	124,9
<i>Структура грузооборота по видам транспорта, %:</i>					
железнодорожный	97,80	97,1	97,34	97,34	97,6
автомобильный	0,47	1,28	1,27	1,27	1,3
внутренний водный	1,73	1,64	1,38	1,38	1,1
воздушный, тыс. т.-км	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02
<i>Пассажирооборот, млн. пасс.-км</i>					
железнодорожный	65,42	65,42	61,1	61,1	62,9
автомобильный	29,70	29,70	35,6	35,6	33,0
внутренний водный	0,02	0,02	0,03	0,03	17,3
IV. Финансы					
Выручка от продажи товаров, продукции, работ, услуг (без НДС), млн. руб.	4290	7524	8957	10493	2,4 раза
Себестоимость проданных товаров, товаров, работ, услуг, млн. руб.	4027	6690	7891	10416	2,5 раза
Удельные затраты на рубль выручки, коп.	93,9	88,9	88,1	0,99	1,1
Прибыль от продаж, млн. руб.	107	60	-59,5	76,9	71,9
Чистая (нераспределенная) прибыль	107	-33	40	128,5	120,1
Дебиторская задолженность, % к выручке	15	23	19	26,7	11,7 п.п.
Кредиторская задолженность, % к выручке	16	29	23	17,3	1,3 п.п.
<i>Рентабельность, %:</i>					
валового выпуска	6,5	12,5	13,5	0,74	-5,8 п.п.
продаж	2,6	0,8	-0,7	0,01	-2,6 п.п.
V. Социальный эффект					
Численность работающих, чел.	19771	17505	18909	18427	93,2
Индекс средней месячной заработной платы, руб.	17505	23570	25200	23231	2,3
VI. Бюджетный эффект					
Налоговые отчисления в бюджет, млн. руб.	908	1627	2642	...	2,9

2. Материально-техническая база транспортной системы региона не претерпела значительного изменения. Протяженность всех путей общего пользования увеличилась на 19%. При этом плотность железнодорожных путей и автомобильных дорог общего пользования практически не изменилась. Это говорит о том, что протяжённость путей возросла за счёт изменения методики учёта. Стоимость имущества организаций транспорта увеличилась по отношению к показателю базового года в 2,8 раза. Наблюдается и тенденция роста стоимости основных фондов на фоне увеличения их износа – до 49% в 2012 г., что на 25,6 п.п. больше, чем в 2005 году.

3. В производственно-эксплуатационной деятельности наблюдается увеличение грузооборота за счёт развития автомобильных грузоперевозок. Пассажирооборот, напротив, снижается, что происходит в основном из-за возрастающего количества личного автотранспорта. Последний показатель в 2012 году составил 342,6 тыс. ед. – это на 33,6 тыс. ед. превышает уровень 2010 года.

4. Как следует из анализа финансового блока, растёт выручка и снижаются удельные затраты, но, несмотря на это, приходится констатировать, что предприятия транспорта работают с убытком. Такая ситуация складывается из-за резкого увеличения коммерческих и управленческих затрат, обусловленного низкой рентабельностью продаж. В 2012 году она составила 0,01%, что на 2,6 п.п. ниже, чем в 2005 году.

5. Социальный блок показателей характеризуется сокращением численности занятых (на 6,8%) и ростом среднемесячной заработной платы (в 2,3 раза).

6. Бюджетный эффект выразился в росте налоговых отчислений в бюджет (в 2,9 раза за исследуемый период), что вызвано увеличением налогооблагаемой базы.

Судя по данным проведённого анализа, основными проблемами, сдерживающими развитие транспортной системы в регионе, являются:

- снижение объёма инвестиций в результате мирового финансового кризиса;
- увеличивающийся износ и недостаточное обновление подвижного состава всех видов транспорта;
- низкая эффективность коммерческих предприятий из-за значительных коммерческих и управленческих расходов;
- низкая плотность автомобильных дорог и их высокая изношенность.

Как нам представляется, для решения указанных проблем необходимо следующее: модернизация и реконструкция дорожных объектов; последовательное расширение и углубление применения информационных технологий в управлении перевозочным процессом; повышение технико-экономической обоснованности проектных решений при строительстве новых и реконструкции существующих транспортных средств и транспортных систем; поиск новых источников финансирования развития и работы транспорта.

Так, в области развития транспортных средств и объектов производственной инфраструктуры большие возможности для модернизации заключает в себе использование новейших материалов и технологий, конструкций и их элементов.

Высокая технико-экономическая эффективность технологических процессов может быть достигнута на основе модернизации систем управления движением, современных средств непрерывной диагностики состояния подвижного состава и постоянных устройств, координации развития и работы взаимодействующих видов транспорта, а также транспортных предприятий и клиентуры. Здесь важнейшую роль должны

сыграть транспортно-логистические центры как узлы перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, как концентраторы предоставления разнообразных транспортно-складских услуг.

Современной мировой тенденцией финансового обеспечения модернизации транспорта является государственно-частное партнерство, позволяющее рационализировать вклад обеих сторон этого процесса в рамках возможностей и заинтересованности каждой из них, осуществлять долгосрочные инвестиции коммерческого и государственного масштаба.

Приоритетами в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства должны стать увеличение конкуренции среди компаний дорожного строительства, переход к гарантийному содержанию автомобильных дорог за счёт строительной компании.

Для изменения ситуации, сложившейся на дорогах области, сформирована система программных мероприятий в соответствии со Стратегией развития сети автомобильных дорог регионального значения на период до 2020 года.

3. ОЦЕНКА РЕАЛИЗАЦИИ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «РАЗВИТИЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ИЛИ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2009–2014 ГОДОВ»

Развитие дорожной сети в период 2009–2014 годов ориентировано на эффективное использование имеющихся мощностей. Основные средства планируется направить на реализацию следующих мероприятий:

- реконструкцию и строительство особо важных объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь объектов, обеспечивающих безопасность функционирования дорожной сети;
- ремонт аварийных участков автодорог;
- содержание и эксплуатацию находящихся в государственной собственности объектов, обеспечивающих безопасность функционирования дорожной сети.

Перспективы развития дорог регионального значения напрямую связаны с реализацией приоритетных национальных проектов в области образования, здравоохранения, обеспечения населения доступным жильем и в области сельского хозяйства.

В контексте этого планируется ремонт автодороги Бабаево – Сиуч–Капчино в Бабаевском районе для обеспечения подъездов к сельским населенным пунктам, не имеющим своих школьных учреждений³.

С целью установления круглогодичной связи населенных пунктов с районными и областными центрами, где расположены учреждения профессионального обучения, планируется ремонт автодорог Сокол –

³ Программа «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009 – 2014 годов»: утв. распор. Правительства области от 09.09.2008 № 1717.

Харовск – Вожега, Тотьма – Нюксеница – Великий Устюг, Чекшино – Тотьма – Никольск.

Кроме того, намечены программные мероприятия, способствующие реализации национального проекта в области здравоохранения, такие как реконструкция автодороги Вытегра – Ошта (Вытегорский район), ремонт автодороги Белозерск – Нижняя Мондома (Белозерский район), строительство автодороги Сорожинская – Яхренга (Вожегодский район).

Для улучшения экологической обстановки в г. Кириллов и пос. Чагода планируется построить обходные дороги.

Задачами по развитию автомобильных дорог, способствующими реализации национального проекта в области обеспечения населения доступным жильем, являются:

- обеспечение подъездных путей к жилым районам;
- повышение пропускной способности и улучшение состояния подъездов к городам для уменьшения времени проезда от мест проживания к местам работы. С этой целью необходимо строительство дорог в обход городов, а также транспортной развязки в г. Вологде через железную дорогу Москва – Архангельск, ремонт автодороги Тотьма – Нюксеница – Великий Устюг.

Строительство подъездных дорог с твердым покрытием к сельским населенным пунктам и объектам сельскохозяйственного производства будет способствовать реализации национального проекта в области сельского хозяйства. Намечен ремонт участка автодороги Кичменгский Городок – Шестаково – Подосиновец, ремонт автодороги Лентьево – Бабаево – Борисово – Судское.

Реализация комплекса рассматриваемых мероприятий Программы сопряжена с такими рисками, как:

- ухудшение экономической ситуации в стране, что выражается в снижении темпов роста экономики области и сокращении объемов финансирования объектов дорожного хозяйства;

- нерешенность вопросов совместного финансирования инвестиционных проектов за счет средств федерального бюджета;

- превышение фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым и ускоренный рост цен на строительные материалы, технику, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, ремонта и содержания автодорог общего пользования;

- задержка завершения перехода к финансированию работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автодорог в соответствии с утвержденными нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы достичь запланированных в ней показателей.

Основной целью данной Программы является развитие автомобильных дорог в соответствии с потребностями населения, темпами экономического развития Вологодской области, ростом уровня автомобилизации и объемов автомобильных перевозок.

Программой предусмотрены следующие основные задачи по реализации государственной дорожной политики, проводимой в области:

- обеспечение сохранности существующей дорожной сети, приоритетное выполнение работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог с целью улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния и пропускной способности;

- завершение формирования единой опорной региональной дорожной сети, отвечающей возрастающим потребностям в автомобильных перевозках и обеспечивающей круглогодичное сообщение между муниципальными образованиями и городскими округами;

- реконструкция существующих и строительство новых дорог на основных направлениях автотранспортных потоков, в том числе в составе международных транспортных коридоров, с доведением допустимых осевых нагрузок до международных норм;

- строительство обходов административных центров муниципальных образований и городских округов;
- создание новых автодорожных направлений, обеспечивающих транспортно-экономические связи Вологодской области с соседними регионами;
- улучшение потребительских свойств автомобильных дорог, повышение надежности и безопасности дорожного движения;
- повышение качества дорожных работ с использованием новых технологий и материалов;
- повышение эффективности системы государственного управления автомобильными дорогами.

В 2013 году на мероприятия долгосрочной целевой программы «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009–2014 годов» было предусмотрено выделить 1 913,2 млн. рублей, что на 277,1 млн. рублей (16,9%) больше, чем в предшествующем (табл. 35).

Таблица 35. **Выполнение мероприятий программы за 2013 год, млн. руб.**

Направление расходования средств	Факт за 2012 год	Факт за 2013 год
Строительство и реконструкция дорог общего пользования	273,4	566,4
Ремонт дорог и сооружений	113,2	233,0
Содержание дорог и сооружений	1249,6	1123,8
Итого	1636,6	1913,2
Источник: Отчёт о выполнении целевой программы «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009-2014 годов», утвержденной распоряжением Правительства области от 09.09.2008 № 1717.		

Основными задачами по содержанию автодорог и сооружений на них в 2013 году являлись: обеспечение требуемых уровней содержания автодорог и искусственных сооружений на них, что гарантирует сохранность существующей сети протяженностью более 11 тыс. км; обеспечение безопасности движения по автодорогам.

В рамках реализации мероприятий данной Программы было предусмотрено (с учетом корректировок) приоритетное финансирование содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения в сумме 1 123,8 млн. рублей (58,7% к общему объему средств Программы на 2013 год), что на 125,8 млн. рублей (10,1%) меньше, чем в 2012 году. Уровень финансирования составил 27,5% от потребности для обеспечения нормативного содержания автодорог.

Выделение средств на содержание автомобильных дорог позволило выполнить минимум основных видов работ по обеспечению бесперебойного и безопасного движения по дорогам области, в том числе реализовать мероприятия по ликвидации мест, создающих возможность дорожно-транспортных происшествий, посредством установки дорожных знаков, своевременного устранения ямочности покрытия, а также обновления дорожной разметки.

Основными задачами по ремонту автодорог и искусственных сооружений в 2013 году являлись:

- обеспечение сохранности существующей дорожной сети, выполнение работ по ремонту автомобильных дорог с целью улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния и пропускной способности;
- улучшение потребительских свойств автомобильных дорог, повышение надежности и безопасности дорожного движения.

На ремонт автодорог и искусственных сооружений, требующих безотлагательного проведения работ, предусмотрено (с учетом корректировок) 233 млн. рублей (11,7% к общему объему средств Программы на 2013 год), что на 109,8 млн. рублей (97,0%) больше, чем в 2012 году.

За счет средств областного бюджета произведена оплата работ по следующим объектам:

– ремонт автодороги Лентьево – Бабаево – Борисово – Судское, участки км 67+300 – км 68+550, км 88+000 – км 89+700, км 97+600 – км 98+600, км 101+900 – км 102+900 в объеме 357,8 тыс. рублей;

– капитальный ремонт автодороги Белозерск – Нижняя Мондома, I пусковой комплекс в объеме 4 900 тыс. рублей;

– капитальный ремонт моста через р. Стрельна на 187 км автодороги Тотьма – Нюксеница – В.Устюг в объеме 13 750,6 тыс. рублей;

– ремонт автодороги подъезд к п. Кадуй, участок км 5+100 – км 8+370 в объеме 373,2 тыс. рублей;

– ремонт автодороги Нюксеница – Лесютино – Пожарище, участки км 0 – км 0+610, км 2 – км 14+500 в объеме 277,2 тыс. рублей;

– ремонт автодороги Тотьма – Нюксеница – Великий Устюг, участок км 101 – км 132 (I пусковой комплекс) в объеме 200 000,0 тыс. рублей;

– ремонт покрытия магистральных улиц с мостом через р. Глушица в г. Сокол в объеме 641,0 тыс. рублей;

– ремонт автодороги Барское – Камское в объеме 547,7 тыс. рублей;

– ремонт автодороги Чекшино – Тотьма – Никольск, км 87 – км 99. I пусковой комплекс, км 87 – км 93 в объеме 487,0 тыс. рублей;

– ремонт а/д Тотьма – Нюксеница – Великий Устюг, км 21 – км 31 (ПК 53+50 – ПК 95+20) 474,4 тыс. рублей.

Выполнены проектно-изыскательские работы по объектам ремонта на сумму 1 197,5 тыс. рублей.

Для поддержания существующей сети автомобильных дорог регионального значения в проезжем состоянии ежегодная минимальная потребность в ремонтах составляет 50 км.

По итогам 2013 года введено в эксплуатацию 6,3 км автодорог, что на 4,7 км (42,7%) меньше, чем планировалось, и на 11,6 км (64,8%) меньше, чем в 2012 году (табл. 36).

Таблица 36. Ввод в действие автодорог и мостов в Вологодской области

Показатели	Ед. изм.	Факт 2012 год	План 2013 год	Факт 2013 год	В % к плану
Строительство и реконструкция автодорог	км	17,9	11,0	6,3	57,3
В том числе строительство и реконструкция мостов	пог. м	37,7	76,2	76,2	100
Ремонт автодорог	км	0	46,9	36,5	87,8
Ремонт мостов	пог. м	0,0	45,2	0	0,0

Источник: Отчёт о выполнении целевой программы «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009–2014 годов», утвержденной распоряжением Правительства области от 09.09.2008 № 1717.

Кроме того, введено в эксплуатацию 76,2 п.м мостов, что соответствует плану и на 38,56 п.м (102,3%) больше по сравнению с уровнем 2012 года.

В 2013 году в рамках долгосрочной целевой программы «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009–2014 годов» отремонтировано 36,5 км автодорог, что на 10,4 км (22,2%) меньше, чем планировалось.

Результаты, достигнутые в рамках реализации программы, представлены в приложении 3.

Недостижение показателей связано, как уже упоминалось, с переносом на 2014 год по решению арбитражного суда сроков ввода следующих объектов:

- строительство обхода г. Кириллов, 1 стадия (в связи с увеличением объёма работ);
- капитальный ремонт а/д Белозерск – Нижняя Мондома, I пусковой комплекс (в связи с необходимостью выполнения дополнительных работ и неблагоприятными погодными условиями);
- ремонт покрытия магистральных улиц с мостом через р. Глушица в городе Сокол (в связи с неблагоприятными погодными условиями).

Рост количества дорожно-транспортных происшествий с сопутствующими дорожными условиями в 2013 году по сравнению с 2012 годом вызван неблагоприятными погодными условиями⁴.

⁴ Отчёт о выполнении целевой программы «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009–2014 годов», утверждена распоряжением Правительства области от 09.09.2008 № 1717.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам работы по организации и проведению мониторинга состояния транспортной системы Вологодской области можно заключить следующее.

1. В качестве инструментария исследования использована методология мониторинга состояния транспортной системы, основанная на принципах комплексности, сопоставимости, достоверности, преемственности, выбора и применения индикативных показателей, которые характеризуют динамику развития рассматриваемой системы. Выбранные индикаторы применялись при проведении анализа всех видов деятельности транспортной системы на мини- и макроуровнях.

2. Транспортная система играет значимую роль в экономике области. Так, в организациях транспорта, где занято 7,3% работающих региона, производится почти 13% его валовой добавленной стоимости и почти 18% платных услуг населению. Основные фонды транспортной системы в 2012 году составили почти 8% от их областного уровня, а инвестиции в основной капитал – 66,5%.

3. Материально-техническая база транспортной системы региона за исследуемый период не претерпела значительного изменения. В целом протяженность путей общего пользования увеличилась на 19%. Плотность железнодорожных путей и автомобильных дорог общего пользования практически не изменилась. Стоимость имущества организаций транспорта увеличилась по отношению к показателю базового года в 2,8 раза. Наблюдается и тенденция роста стоимости основных фондов на фоне увеличения их износа – до 49% в 2012 году, что на 25,6 п.п. больше, чем в 2005 году.

4. В производственно-эксплуатационной деятельности наблюдается увеличение грузооборота, обусловленное расширением объёма автомобильных грузоперевозок. Пассажирооборот, напротив, снижается, что в

основном происходит вследствие роста количества личного автотранспорта. Так, в 2012 году количество автомобилей, находящихся в личной собственности, составило 342,6 тыс. ед. – это на 33,6 тыс. ед. больше, чем в 2010 году.

- Из анализа данных финансового блока можно сделать вывод о росте выручки и снижении удельных затрат предприятий транспорта, хотя их деятельность стала убыточной. Такая ситуация складывается из-за резкого увеличения коммерческих и управленческих затрат, о чём свидетельствует низкая рентабельность продаж – 0,01% в 2012 году, что на 2,6 п.п. ниже уровня 2005 года.

- Социальный блок характеризуется сокращением численности занятых на транспорте (на 6,8%) и ростом среднемесячной заработной платы (в 2,3 раза).

- Бюджетный эффект выражается в росте налоговых отчислений в бюджет (в 2,9 раза за исследуемый период), что вызвано увеличением налогооблагаемой базы.

5. Проведённый мониторинг позволил выделить несколько главных проблем, сдерживающих развитие транспортной системы и региона в целом:

- снижение объёма инвестиций вследствие влияния мирового финансового кризиса;
- увеличение износа и недостаточное обновление подвижного состава всех видов транспорта;
- низкая эффективность деятельности коммерческих предприятий в результате роста коммерческих и управленческих расходов;
- низкая плотность и высокая изношенность автомобильных дорог.

6. Для решения указанных проблем необходимы: модернизация и реконструкция дорожных объектов; последовательное расширение и углубление применения информационных технологий в управлении перевозочным процессом; повышение технико-экономической обоснован-

ности проектных решений при строительстве новых и реконструкции существующих транспортных систем; поиск новых источников финансирования развития транспортной системы.

7. Целевые показатели, запланированные целевой программой «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009–2014 годов», достигаются не в полной мере. Это связано с переносом на 2014 год, согласно решению арбитражного суда, сроков выполнения таких задач, как:

- строительство обхода г. Кириллов, первая стадия (в связи с увеличением объёма работ);

- капитальный ремонт а/д Белозерск – Нижняя Мондома, первый пусковой комплекс (в связи с необходимостью выполнения дополнительных работ и неблагоприятными погодными условиями);

- ремонт покрытия магистральных улиц с мостом через р. Глушица в городе Сокол (в связи с неблагоприятными погодными условиями).

Рост количества дорожно-транспортных происшествий с сопутствующими дорожными условиями в 2013 году по сравнению с 2012 годом вызван неблагоприятными погодными условиями.

Таким образом, можно утверждать, что предложенная методика мониторинга состояния транспортной системы региона позволяет (на основе динамики индикаторов) провести диагностику её функционирования в ретроспективе, выявить проблемы, сдерживающие развитие Вологодской области, с целью принятия соответствующих оперативных мер.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гончаров, Н.А. Модели и экономические механизмы управления транспортными системами: автореферат диссертации на соискание уч. степени канд. эконом. наук: 08.00.05. / Н.А. Гончаров – Ростов-на-Дону, 2004. – 203 с.
2. Государственная экономическая политика и Экономическая доктрина России. К умной и нравственной экономике: в 5 т. Т. II. – М.: Научный эксперт, 2008. – С. 857.
3. Единая транспортная система: учеб. для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др.; под ред. В.Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 1996. – 295 с.
4. Малов, В.Ю. Формирование единого транспортного пространства России в контексте экономического развития ее восточных регионов / В.Ю. Малов, Е.Б. Кибалов // Регион: экономика и социология. – 2009. – № 2. – С. 183.
5. Методические рекомендации по прогнозированию развития региона / под ред. Н.Н. Некрасова. – Л.: СЗФ ЦЭНИИ при Госплане РСФСР, 1984. – 273 с.
6. Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации до 2012 года: утверждены распоряжением Правительства РФ №1663-р от 17 ноября 2008 г.
7. О внесении изменений в постановление Правительства области от 9 сентября 2008 года № 1717: постановление Правительства Вологодской области от 21.06.2010 № 709.

8. Пятаев, М.В. Оценка ожидаемой эффективности проектов создания транспортно-логистических центров / М.В. Пятаев // Регион: экономика и социология. – 2009. – № 3. – С. 198.

9. Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Вологодской области на период 2009–2014 годов: целевая программа: утверждена распоряжением Правительства области от 09.09.2008 № 1717.

10. Сигов, И.И. Региональная экономика (методология исследования и понятийный аппарат) / И.И. Сигов. – М.: Вуз и школа, 2003. – 334 с.

11. Стратегия социально-экономического развития Вологодской области на период до 2020 года: утверждена постановлением Правительства Вологодской области от 28.06.2010 г. № 739.

12. Статистический ежегодник Вологодской области. 2009 : стат. сб. / Вологдастат. – Вологда, 2009. – 407 с.

13. Стратегические приоритеты экономики региона / под общ. ред. А.И. Татаркина; РАН, УрО, Ин-т экономики. – Екатеринбург, 2008. – 735 с.

14. Суслов, В.И. Стратегия экономического развития макрорегиона: подходы к разработке, структура, модели / В. И. Суслов // Регион: экономика и социология. – 2009. – № 4. – С. 3.

15. Табурчак, П.П. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия / П.П. Табурчак, В.М. Тумин, М.С. Сапрыкин. – Ростов на Дону: Феникс, 2002. – 352 с.

16. Транспорт в России. 2009: стат. сб. / Росстат. – М., 2009. – 215 с.

17. Транспорт Вологодской области: стат. сб. / Вологдастат. – Вологда, 2013. – 41 с.

18. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

19. Транспортная система. ЖДСстрой [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://jdstroy.ru/stati/transportnaya-sistema.html>.

20. Ускова, Т.В. Мониторинг развития муниципальных образований / Т.В. Ускова, А.Н. Зуев, А.А. Смирнов; под ред. В.А. Ильина. – Вологда: ВНКЦ ЦЭМИ РАН, 2002. – 126 с.

21. Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В.И. Якунин – М.: Экономика, 2006. – С. 248.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Методологический комментарий и понятийный аппарат

К перевозкам транспортом общего пользования относятся перевозки пассажиров (включая граждан, пользующихся правом бесплатного проезда на общественном транспорте) или грузов на коммерческой основе (за плату).

Транспорт необщего пользования (ведомственный) перевозит грузы и пассажиров своего предприятия.

Перевозки грузов включают суммарные объемы, выполненные грузовыми автомобилями, пикапами и фургонами на шасси легковых автомобилей и автоприцепами. Объем перевезенных грузов указывается по фактическому весу перевезенных грузов за каждую поездку, с учетом веса тары или контейнера.

Перевозки автотранспортом всех видов деятельности включают грузы, перевезенные предприятиями, имеющими грузоперевозящие автомобили, как для собственных производственных целей, так и на коммерческой основе (за плату) для заказчика-грузоотправителя (организации или физического лица).

Перевезено пассажиров – число пассажиров, перевезенных за определенный период времени.

Грузооборот характеризует перевозку груза с учетом расстояния перевозки в километрах и исчисляется суммированием произведений массы перевезенных грузов в тоннах и расстояния перевозки в километрах.

Пассажиरोоборот характеризует перевозку пассажиров с учетом расстояния, на которое перевезены пассажиры, и определяется суммированием произведений количества перевезенных пассажиров по отдельным рейсам (поездкам) и фактической дальности каждой поездки в километрах.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования – протяженность в километрах железнодорожных линий ОАО «РЖД», измеряемая по оси главного пути.

Автомобильные дороги общего пользования – внегородские автомобильные дороги, которые подразделяются на дороги федерального, регионального и местного значения.

К ведомственным и частным автодорогам относятся дороги, находящиеся на балансе организаций всех видов деятельности, используемые ими для своих технологических целей.

Эксплуатационная длина внутренних судоходных путей в километрах определяется как сумма длин рек, каналов, путей на озерах, водохранилищах, по которым осуществляется движение судов и буксировка плотов.

Среднесписочная численность работников включает работающих по трудовому договору, без учета внешних совместителей, женщин в отпусках по беременности, родам и по уходу за ребенком.

Инвестиции в основной капитал на транспорте показаны исходя из назначения основных средств, с 2001 года учитываются без налога на добавленную стоимость.

Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) – конечный финансовый результат организации. Представляет сумму прибыли (убытка) от продажи продукции, основных средств, иного имущества, уменьшенных на сумму расходов по этим операциям.

Коэффициент абсолютной ликвидности (Кал) равен отношению величины наиболее ликвидных активов к величине наиболее срочных обязательств и краткосрочных пассивов (ликвидные активы – денежные средства и краткосрочные ценные бумаги, краткосрочные обязательства – краткосрочные обязательства и прочие пассивы: ссуды, не погашенные в срок; краткосрочные кредиты и заемные средства). **Кал $\geq 0,2-0,5$** . Характеризует платежеспособность предприятия на дату составления баланса.

Коэффициент текущей (промежуточной) ликвидности (Ктл) дает полную оценку ликвидности активов, показывая, сколько рублей текущих активов приходится на один рубль текущих обязательств. Следовательно, если текущие активы превышают по величине текущие обязательства, предприятие можно рассматривать как успешно функционирующее. Согласно общепринятым международным стандартам считается, что **Ктл должен находиться в пределах 1–2**. Нижняя граница обусловлена тем, что оборотных средств должно быть достаточно для краткосрочных обязательств, иначе предприятие окажется под угрозой банкротства.

Коэффициент быстрой (срочной) ликвидности (Кбл) аналогичен по смыслу предыдущему, но исчисляется по более узкому кругу текущих активов, когда из расчета исключена наименее ликвидная их часть – производственные запасы. Кбл по российским нормативам **больше или равен 0,7–0,8**, по международным меркам – **больше или равен 1**.

Коэффициент покрытия – коэффициент соотношения собственных и заемных средств (**Кзс**) – дает наиболее полную оценку финансовой устойчивости предприятия. Нормативное значение **Кзс не больше 1**. Рост показателя в динамике свидетельствует об усилении зависимости предприятия от внешних инвесторов и кредиторов.

Показатели мониторинга состояния транспортной системы региона

№ п/п	Общие показатели	Частные показатели
I. РЕЙТИНГ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ЭКОНОМИКЕ РЕГИОНА		
<i>Удельный вес, %</i>		
1.	Валовая добавленная стоимость, в текущих ценах	
2.	Среднегодовая численность работников транспорта	
3.	Основные фонды (на конец года по полной учетной стоимости)	
4.	Инвестиции в основной капитал	
5.	Объем платных услуг населению по всем каналам реализации	
II. МАТЕРИАЛЬНАЯ БАЗА ТРАНСПОРТА		
1.	Протяженность транспортных путей и их структура, км	Плотность путей сообщения на конец года, км на 1000 кв. км территории
2.	Наличие и структура транспортных средств, ед.	
3.	Основные фонды (ОФ) организаций транспорта на конец года (по полной учетной стоимости), млн. руб.	Износ ОФ, %
4.	Имущество и его структура в организациях транспорта, млн. руб.	Наличие и структура внеоборотных активов, млн. руб. Наличие и структура оборотных активов, млн. руб.
5.	Инвестиции в основной капитал в действующих ценах, млн. руб.	Структура инвестиций по видам транспорта, % к итогу
6.	Ввод производственных мощностей	
III. ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ		
<i>Пассажирские перевозки</i>		
1.	Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования, млн. чел.	Индексы объемов перевозок пассажиров (цепные и базовые), %
2.	Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования, млн. пассажиро-километров	Индексы пассажирооборота по видам транспорта общего пользования (цепные и базовые), % Структура пассажирооборота по видам транспорта общего пользования, % к итогу Среднее расстояние перевозки, км
<i>Грузовые перевозки</i>		
1.	Перевозки грузов по видам транспорта общего пользования, тыс. т	Индексы перевозок грузов по видам транспорта общего пользования (цепные и базовые), в %
2.	Количество грузов прибывших транспортом общего пользования на территорию Вологодской области, тыс. т	Индекс прибывших грузов на территорию области (цепные и базовые), %
3.	Грузооборот по видам транспорта общего пользования, млн. т-км.	Индексы грузооборота по видам транспорта общего пользования, %
4.	Грузооборота отдельных видов транспорта общего пользования, тыс. т.	Структура грузооборота отдельных видов транспорта общего пользования, %
IV. ФИНАНСЫ		
<i>Промышленного железнодорожный транспорт</i>		
1.	Доходы от транспортных работ (услуг) (без НДС), млн. руб.	Перевезено: грузов, т; вагонов, ед. Грузооборот, млн. т.-км Объем погрузочно-разгрузочных работ, тыс. тонн
2.	Эксплуатационные расходы по перевозкам грузов, млн. руб.	Среднегодовая численность работников, занятых на перевозках грузов, чел.
<i>Внутренний водный транспорт общего пользования</i>		
1.	Доходы от перевозок грузов и пассажиров, всего, млн. руб.	Доходы от перевозок грузов, всего, млн. руб. Доходы от перевозок пассажиров, всего, млн. руб.

Продолжение приложения 2

2.	Прибыль, убыток (-) от перевозок грузов и пассажиров, всего, млн. руб.	Прибыль, убыток (-) от перевозок грузов, млн. руб. Прибыль, убыток (-) от перевозок пассажиров, всего, млн. руб. Средняя себестоимость перевозки грузов, руб. за 10 т.-км
3.		Средняя себестоимость пассажиров, руб. за 10 пасс.-км Средняя доходная ставка от перевозок грузов, руб. за 10 т.-км Средняя доходная ставка от перевозки пассажиров, руб. за 10 пасс.-км
<i>Автомобильный транспорт общего пользования</i>		
1.	Доходы от перевозок грузов и пассажиров, всего, млн. руб.	Доходы от перевозок грузов, всего, млн. руб. Доходы от перевозок пассажиров, всего, млн. руб.
2.	Прибыль, убыток (-) от перевозок грузов и пассажиров, всего, млн. руб.	Прибыль, убыток (-) от перевозок грузов, млн. руб. Прибыль, убыток (-) от перевозок пассажиров, всего, млн. руб. Средняя себестоимость перевозки грузов, руб. за 10 т.-км Средняя себестоимость перевозки пассажиров, руб. за 10 пасс.-км Средняя доходная ставка от перевозок грузов, руб. за 10 т.-км Средняя доходная ставка от перевозки пассажиров, руб. за 10 пасс.-км
3.	Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности организаций транспорта в фактически действовавших ценах, млн. руб.	Удельный вес убыточных организаций в общем их числе, % Сумма убытка, млн. руб. Выручка от продажи товаров, продукции, работ, услуг (без НДС), млн. руб. Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг, млн. руб. Структура затрат на производство продукции (работ, услуг), в % Валовая прибыль, млн. руб. Коммерческие расходы, млн. руб. Управленческие расходы, млн. руб. Прибыль (убыток) от продажи, млн. руб. Операционные доходы, млн. руб. Операционные расходы, млн. руб. Прибыль (убыток) до налогообложения, млн. руб. Налог на прибыль и иные аналогичные обязательные платежи, млн. руб. Чистая прибыль, млн. руб. Индексы тарифов на перевозку грузов, %
4.	Показатели платежеспособности и финансовой устойчивости организаций транспорта, %: – коэффициент абсолютной ликвидности – коэффициент текущей ликвидности – коэффициент платежеспособности	Структура актива баланса, млн. руб. Структура пассива баланса, млн. руб.
V. СОЦИАЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ		
1.	Численность работающих, тыс. чел.	
2.	Средняя заработная плата, тыс. руб.	Темп роста заработной платы, %
3.	Отчисления во внебюджетные фонды, тыс. руб.	Среднемесячная заработная плата, руб. Численность работающих, тыс. чел. Ставки отчислений во внебюджетные фонды (ПФ, ФСС, ФОМС, ФЗ), %
4.	Число дорожно-транспортных происшествий	
5.	Число пострадавших, чел.	
VI. БЮДЖЕТНЫЙ ЭФФЕКТ		
1.	Налог на прибыль и иные аналогичные обязательные платежи, млн. руб.	Индекс налогооблагаемой базы, % Имущество Выручка от продаж работ, услуг Прибыль до налогообложения Материальные затраты в расходах

Приложение 3

Выполнение целевых показателей программы, %

Задачи, направленные на достижение цели	Наименование индикатора (показателя)	Базовое значение (на начало реализации программы)	2009 отчетный год		2010 отчетный год		2011 отчетный год		2012 отчетный год		2013 отчетный год	
			план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт
Задача 1, 2 – обеспечение сохранности существующей дорожной сети, приоритетное выполнение работ по содержанию, ремонту автомобильных дорог с целью улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния и пропускной способности; реконструкция существующих и строительство новых дорог на основных направлениях автомобильных потоков, в том числе в составе ответвлений международных транспортных коридоров, с доведением допускаемых осевых нагрузок до международных норм	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения	6,5	6,5	4,15	4,15	3,9	3,67	3,35	3,35	3,1	3,75	
Задача 3 – строительство обходов административных центров муниципальных образований и городских округов; создание новых автодорожных направлений, обеспечивающих транспортно-экономические связи Вологодской области с соседними регионами; обеспечение сохранности существующей дорожной сети, приоритетное выполнение работ по содержанию, ремонту автомобильных дорог с целью улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния и пропускной способности	Доля сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автодорог общего пользования регионального или межмуниципального значения по дорогам с твердым покрытием	68,3	68,3	68,3	68,3	68,3	68,3	68,5	68,5	68,5	68,5	
Задача 4 – улучшение потребительских свойств автомобильных дорог, повышение надежности и безопасности дорожного движения; повышение качества дорожных работ с использованием новых технологий и материалов	Доля дорог с усовершенствованным типом покрытия в общей протяженности сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения	43,1	43,1	43,2	43,2	44,8	44,5	44,6	44,6	44,7	44,6	

Оглавление

<i>Введение</i>	3
1. РАЗРАБОТКА МЕТОДОЛОГИИ МОНИТОРИНГА СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА	5
2. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ	12
2.1. Роль транспортной системы в экономике региона.....	12
2.2. Материально-техническая база.....	14
2.3. Производственно-эксплуатационная деятельность	19
2.4. Финансовое состояние	27
2.5. Социальная и бюджетная эффективность.....	31
3. ОЦЕНКА РЕАЛИЗАЦИИ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «РАЗВИТИЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ИЛИ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2009 – 2014 ГОДОВ»	38
<i>Заключение</i>	45
<i>Список использованных источников</i>	48
<i>Приложения</i>	51

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Научное издание

*Селименков Роман Юрьевич
Миронов Алексей Викторович*

**МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА**

Препринт

Редакционная подготовка	Л.Н. Воронина
Технический редактор	Т.В. Попова
Корректор	Н.С. Киселева
Компьютерный набор и вёрстка	А.В. Миронов

Подписано в печать 21.11.2014.
Формат бумаги 70×108/16. Печать цифровая.
Усл. печ. л. 5,3. Тираж 500 экз. Заказ № 321.

Институт социально-экономического развития
территорий РАН (ИСЭРТ РАН)

160014, г. Вологда, ул. Горького, 56а
Телефон: 59-78-03, e-mail: common@vscc.ac.ru

ISBN 978-5-93299-270-8



9 785932 992708