

УДК 656.13

## АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

<sup>1</sup>Шмарин А.А., <sup>2</sup>Шмарин А.П.

*1 ООО «Автотрейд», Оренбург, e-mail: shmarin\_a@bk.ru*

*2 ФГБОУ ВПО «Оренбургский государственный институт менеджмента», Оренбург,  
e-mail: andrej-shmarin@yandex.ru*

Данное исследование направлено на определение возможных способов совершенствования сферы автомобильных пассажирских перевозок в стране. Для этого в работе выявляются ключевые проблемы, характерные для данной сферы, препятствующие ее развитию. Анализ проблем производится на основе официальных статистических данных. С целью повышения объективности в качестве примера дополнительно используются данные по отдельному региону страны (Оренбургской области). В результате в качестве ключевых проблем анализируемой отрасли в исследовании были отмечены: существенный износ основных фондов предприятий, несовершенство действующей тарифной политики, приводящей к снижению рентабельности деятельности предприятий-перевозчиков, низкие объемы инвестиций в транспортную отрасль и высокая текучесть персонала в организациях, задействованных в сфере автомобильных пассажирских перевозок. В заключении исследования предложены возможные способы решения выявленных проблем на уровне органов власти и предприятий-перевозчиков.

**Ключевые слова:** автомобильные пассажирские перевозки, основные фонды, инвестиции, рентабельность деятельности

## ANALYSIS OF THE MAIN PROBLEMS OF THE FUNCTIONING OF ROAD PASSENGER TRANSPORT

<sup>1</sup>Shmarin A.A., <sup>2</sup>Shmarin A.P.

*<sup>1</sup> LLC «Autotrade», Orenburg, e-mail: shmarin\_a@bk.ru*

*<sup>2</sup> FSEI HPE «Orenburg state Institute of management», Orenburg,  
e-mail: andrej-shmarin@yandex.ru*

This study aimed to identify possible ways of improving the sphere of passenger transportation in the country. This identifies the key issues specific to this sphere. The problem analysis was made in the work on the basis of official statistical data. With the aim of increasing the objectivity as an example of an additional use of data for a particular region (Orenburg region). The key issues analyzed industry in the study were noted: a substantial depreciation of fixed assets of enterprises, the imperfection of the current tariff policy, resulting in reduced profitability of the enterprises-carriers, the low level of investment in the transport industry and the high turnover rate of personnel in companies involved in the field of road passenger transport. At the conclusion of the research the author suggests possible ways to address the problems identified at the level of the enterprises-carriers and authorities.

**Keywords:** passenger transport by road, fixed assets, investments, profitability of the activity

### Введение

Традиционно общественный пассажирский транспорт играет важную роль в функционировании и развитии экономики любой страны, поддержании социальной стабильности, установлении культурных связей, повышении инвестиционной привлекательности территории. Транспортная мобильность населения является важным связующим элементом в обеспечении должного уровня качества его жизни. За счет использования общественного пассажирского транспорта решаются задачи, связанные с доставкой людей к местам работы, учебы, отдыха, проведения культурного досуга.

Для обеспечения высокого уровня транспортной мобильности во внутригородском пространстве многие страны с развитой экономикой (за счет стимулирования населения к отказу от интенсивной эксплуатации индивидуального транспорта) сде-

лали ставку на активное развитие именно общественного пассажирского транспорта. Эта деятельность перспективна и обоснована, поскольку эффективно выстроенная система общественного пассажирского транспорта позволяет решать целый комплекс экономических, экологических и социальных проблем, находящихся в зоне ответственности государственных и муниципальных органов власти [8].

В России, несмотря на реализацию принятой в 2008 году транспортной стратегии на период до 2030 года, декларирования целого комплекса региональных и муниципальных профильных программ, задача по развитию общественного пассажирского транспорта решается неэффективно. Следствием этого является стабильное снижение объемов перевозимых общественным транспортом пассажиров на протяжении последних лет.

Таблица 1

Показатели деятельности общественного пассажирского транспорта Российской Федерации в целом и автомобильного (автобусного) транспорта в частности [4]

	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Перевезено по стране пассажиров транспортом общего пользования, млн. чел.	44854	30128	22043	21891	21347	19590
в том числе автомобильным (автобусным) транспортом, млн. чел.	23001	16374	13434	13305	12766	11552
Доля пассажиров, перевезенных автомобильным (автобусным) транспортом, %	51,28	54,35	60,94	60,78	59,80	58,97

Снижение объема пассажирских перевозок порождает у транспортных предприятий дефицит финансовых источников повышения конкурентоспособности оказываемых услуг (своевременного и эффективного обновления подвижного состава, обеспечения регламентированных показателей выхода подвижного состава на линию, найма квалифицированного персонала и т.д.). Низкий уровень конкурентоспособности, в свою очередь, приводит к неудовлетворенности потребителей качеством услуг и поиску иных способов удовлетворения своих потребностей в перемещении в пространстве за счет приобретения личного автотранспорта или частичного отказа от поездок на общественном. Таким образом, возникает последовательная взаимосвязь явлений и событий, которые усугубляются неэффективной политикой органов государственных и муниципальных властей и которые приводят к образованию целого комплекса системных проблем в функционировании автомобильного пассажирского транспорта.

#### Методы исследования

Для выявления ключевых проблем функционирования автомобильного пассажирского транспорта

в данном исследовании применяется анализ данных официальных статистических отчетов и аналитических справок. Для определения тенденций развития региональной системы автомобильного пассажирского транспорта (без учета городов федерального значения, где ситуация существенно лучше) параллельно рассматриваются показатели отдельного региона – Оренбургской области. Оренбургская область по состоянию на 2014 год [3] занимает среди регионов страны 24 место по численности населения, 51 место по уровню доходов населения.

В работе сознательно делается акцент только на тех проблемах, которые свойственны всей отрасли автомобильных пассажирских перевозок и которые можно диагностировать, используя данные официальных статистических источников.

#### Результаты

В результате анализа данных, характеризующих транспортную отрасль в целом и автомобильные пассажирские перевозки в частности, был выявлен комплекс наиболее существенных проблем, о которых пойдет речь ниже.

1. Высокая степень износа основных фондов хозяйствующих субъектов, действующих в отрасли (см. Таблицу 2). Данная проблема затрагивает не только подвижной состав, но и ремонтно-производственную базу предприятий.

Таблица 2

Степень износа основных фондов предприятий транспортной отрасли (на конец года; в процентах) [4], [5]

	2010	2011	2012	2013
В целом транспортная отрасль страны	32,9	34,7	36,0	37,1
в том числе автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию	52,7	55,3	56,2	55,5
В целом транспортная отрасль Оренбургской области	41,0	45,2	44,1	46,1
в том числе автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию	16,0	28,9	44,0	59,3

На конец 2013 года 73,0% эксплуатируемых в стране автобусов имеют срок службы более 5 лет, в том числе 45,3% приходится на подвижной состав старше 10 лет [4].

Из-за износа основных фондов снижается экономическая эффективность использования подвижного состава, ухудшается

уровень его безопасности (в том числе экологической), уменьшается общая удовлетворенность пассажиров.

Большую проблему представляет и моральный износ основных фондов. По данным аналитического агентства «Автостат» 42,1% эксплуатируемых на сегодняшний

день автобусов в Российской Федерации – автобусы модели «ПАЗ», которые не соответствуют потребностям и ожиданиям пассажиров крупных городов для перевозки на маршрутах, имеющих высокий трафик.

2. Неэффективное тарифное регулирование. Проблемы, связанные с тарифным регулированием отрасли, возникают по следующим причинам:

темпы роста тарифов на автомобильном пассажирском транспорте зачастую не соответствуют темпам изменения стоимости на горюче-смазочные материалы, запасные узлы и агрегаты, шины, страховые взносы

по обязательному страхованию транспорта, расходные материалы;

процесс изменения тарифов носит не планомерный характер;

изменение тарифа чаще всего строится на приведении его в соответствие с темпами инфляции прошлого периода, что не корректно, поскольку в этом случае тариф лишь «догоняет» рост цен.

В результате сокращения разницы между доходами перевозчиков и себестоимостью оказываемых услуг рентабельность деятельности предприятий-перевозчиков на протяжении последних лет стабильно снижается (см. табл. 3).

**Таблица 3**

Рентабельность проданных товаров, продукции (товаров, услуг) по видам экономической деятельности, % [6]

	2005	2010	2011	2012	2013
Всего в экономике страны	13,5	10,0	9,6	8,6	7,0
Транспорт и связь	14,4	13,5	11,4	11,1	9,7
из них связь	33,6	27,7	21,9	23,7	23,6

Проблемы с установлением объективных тарифов в совокупности с неэффективной внутренней политикой транспортных предприятий и отсутствием поддержки со стороны муниципальных властей приводят к тому, что удельный вес убыточных предприятий транспорта по стране в 2012 году составил 37,7% [4]. В сфере автомобильно-

го (автобусного) пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию, удельный вес убыточных предприятий – 61,4%. Интегрированный сальдированный результат по всем предприятиям, осуществляющим автомобильные пассажирские перевозки, на протяжении многих лет имеет только отрицательные значения (см. Таблицу 4).

**Таблица 4**

Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности организаций транспорта (без субъектов малого предпринимательства) [4], [5]

	2010	2011	2012	2013
Транспортная отрасль в целом по стране, млрд. руб.	445,3	475,4	607,5	405,8
в том числе автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию, млрд. руб.	-2,4	-6,9	-2,5	-5,7
Транспортная отрасль в целом по Оренбургской области, млн. руб.	528,5	498,5	1118,8	588,2
в том числе автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию, млн. руб.	-19,4	-4,0	-33,3	-45,9

3. Низкий уровень инвестиций в отрасль автомобильных пассажирских перевозок. По официальным данным статистики (см. Таблицу 5) автомобильные пассажирские перевозки имеют минимальную долю от общего объема инвестиций в транспортную отрасль (в 2013 году только 1,23%). При этом большая часть инвестиций приходится на регионы с крупнейшими городами России. В Оренбургской области объем инвестиций в автомобильный пассажирский транспорт составляет только 0,26% от общего объема инвестиций в анализируемую отрасль, при том что предприятиями данного вида сообщения перевозится 84% всех пассажиров региона.

Снижается финансирование транспортной отрасли и из консолидированного бюджета страны. По данным [3] расходы из консолидированного бюджета страны на транспорт в 2013 году составили только 2,2 % от общего объема расходов. Этот показатель стал самым низким за период с 2010 по 2013 гг. включительно (2,6% – 2010 г., 2,5% – 2011 г., 2,7% – 2012 г.). При этом необходимо отметить, что основные бюджетные вливания в транспортную отрасль осуществляются в воздушные перевозки пассажиров, железнодорожную отрасль, трубопроводный транспорт.

Таблица 5

Инвестиции в транспортную отрасль (в фактически действовавших ценах) по стране и Оренбургской области без субъектов малого предпринимательства и объема инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами [4], [5]

	2010	2011	2012	2013
Инвестиции в основной капитал предприятий транспортной отрасли суммарно по стране, млрд. руб.	1471,0	2048,3	2063,6	1987,9
в том числе в основной капитал предприятий автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию, млрд. руб.	12,3	18,9	16,2	24,4
Инвестиции в основной капитал предприятий транспортной отрасли по Оренбургской области, млн. руб.	12670,2	14183,2	13351,3	14978,3
в том числе в основной капитал предприятий автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию, млн. руб.	75,5	36,2	47,2	38,5

4. Высокая текучесть кадров на предприятиях транспортной отрасли, которая традиционно сохраняется как по стране, так и в регионах (см. Таблицу 6). Главными причинами данной проблемы являются тяжелые условия труда, неконкурентная заработ-

ная плата, недовольство потребителей качеством услуг предприятий, с которым приходится напрямую сталкиваться работникам транспортной отрасли, значительные сезонные колебания спроса в отрасли, влияющие на размер заработной платы и так далее.

Таблица 6

Текучесть персонала в организациях транспорта и связи [4], [5]

	2010	2011	2012	2013
Текучесть персонала в организациях транспорта и связи в целом по стране, %	28,3	25,9	27,0	24,9
Текучесть персонала в организациях транспорта и связи по Оренбургской области, %	38,0	35,4	33,7	26,4

Подобная ситуация приводит к ухудшению экономической ситуации на предприятиях, поскольку возникает необходимость затрат, связанных с наймом и адаптацией персонала, снижаются показатели производительности и качества труда сотрудников, ухудшается психологический климат в коллективе.

Решение обозначенных выше проблем предполагает совместную работу субъектов, способных оказать воздействие на ситуацию: государственных / муниципальных органов власти и предприятий, осуществляющих автомобильные пассажирские перевозки. Реализация этих мероприятий должна быть начата в кратчайшие сроки и инициироваться публичной стороной. В противном случае, сфера автомобильных пассажирских перевозок рискует перейти в состояние безвозвратной деградации, что напрямую образом скажется на экономике всей страны, социальном благополучии населения.

В качестве потенциальных направлений решения имеющихся в сфере автомобильных пассажирских перевозок проблем на уровне органов власти можно предложить:

1. Развитие автомобильного пассажирского транспорта за счет внедрения меха-

низмов государственно-частного партнерства. При эффективном построении такой схемы выигрывают все заинтересованные стороны: государственные / муниципальные органы власти, предприятия, осуществляющие перевозки и население [7].

2. Оптимизация маршрутной сети. Во многих населенных пунктах исследования пассажиропотоков, транспортной мобильности населения, эффективности маршрутных сетей не проводилось никогда. В отдельных крупных городах из-за того, что политика градостроительства не согласована с интересами общественного транспорта за счёт ввода в эксплуатацию новых жилых массивов, крупных торговых центров и т.д. действующая маршрутная сеть безвозвратно устарела.

3. Создание на паритетных условиях реальной конкурентной среды между муниципальными и коммерческими предприятиями, осуществляющими внутригородские автомобильные пассажирские перевозки. В том числе за счет предоставления дотаций коммерческим предприятиям или компенсации разницы между реальной стоимостью проезда и установленной региональным законодательством.

4. Пересмотр политики предоставления льгот для пассажиров за счет отказа от тех, которые не подкреплены реальным финансированием.

5. Стимулирование населения к переходу от использования индивидуального транспорта к общественному. В том числе за счет использования, как это было сделано в крупных городах мира, законодательных инструментов (опыт Москвы, Сеула, Лондона).

На уровне предприятий:

1. Поиск дополнительных источников для снижения издержек. В том числе за счет использования горизонтальной и вертикальной интеграции (объединения, укрупнения, установления контроля над поставками), автоматизации внутриорганизационных процессов.

2. Всестороннее улучшение качества предоставляемых предприятиями-перевозчиками услуг за счет воздействия на целый комплекс параметров, формирующих удовлетворенность пассажиров. При этом улучшение ряда этих параметров совсем не предполагает финансовых затрат (например, параметр «вежливость водителей и кондукторов»).

### Выводы

Проблемы, свойственные отрасли, существуют уже длительное время. В данной публикации были приведены количественные значения, характеризующие сложившуюся ситуацию, предложены возможные варианты оздоровления системы автомобильных пассажирских перевозок в имеющихся условиях.

Сравнение данных в целом по стране и по Оренбургской области показало, что по отдельным показателям работы автомобильного пассажирского транспорта в анализируемом регионе ситуация либо сопоставима с трендами, характерными для предприятий в целом по стране, либо находится в более худшем состоянии.

### Список литературы

1. Давыдова Л.В. Проблемы и перспективы развития городского пассажирского транспорта / Л.В. Давыдова, С.А. Ильминская // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2014. 12 (198). С. 2-11.
2. Матанцева О.Ю. Научно-методические основы выбора источников инвестиций для обновления транспортных средств на пассажирском транспорте общего пользования / О.Ю. Матанцева, И.В. Титов // Экономика и управление. 2012. № 2 (29). С. 70-75.
3. Российский статистический ежегодник. 2014: Стат. сб. / Росстат. М. 2014. 693 с.
4. Транспорт и связь в России: статистический сборник [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. – URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/B14\\_5563/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/B14_5563/Main.htm) (дата обращения 25.07.2015).
5. Транспорт и связь Оренбургской области: статистический сборник / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Оренбургской области. Оренбург. 2014. 87 с.
6. Финансы России. 2014: Статистический сборник [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. – URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1138717651859](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138717651859)
7. Шмарин А.А. Государственно-частное партнерство как инструмент повышения качества услуг общественного транспорта / А.А. Шмарин, А.П. Шмарин // Проблемы современной экономики. 2014. № 3 (51). С. 166-168.
8. Шмарин А.А. Внутригородские пассажирские автобусные перевозки: основные сценарии развития отрасли / А.А. Шмарин // Молодой ученый. 2015. № 14. С. 304-306.