

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

В статье представлены результаты мониторинга транспортной системы региона. Выявлены проблемы, препятствующие развитию транспортной системы, и предложены направления по их решению.

Мониторинг, транспортная система, индикативные показатели, Вологодская область.

Транспортная система – важнейшая составная часть производственной инфраструктуры региона, объединяющая комплекс видов транспорта: автомобильный, городской электрический, железнодорожный, водный и воздушный. Она формируется за счёт объектов дорожной сети и зарегистрированных на территории области юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность, ремонт транспортных средств и иную, связанную с транспортным процессом работу. Транспортная система способна существенно влиять на экономический рост, расширение торговли, повышение уровня жизни. По данным зарубежных исследователей, рост валового внутреннего продукта сопровождается пропорциональным увеличением стоимости основных фондов транспорта [9]. Однако инвестиции, направленные только в основные фонды транспорта, не гарантируют роста экономики. Успех зави-

сит прежде всего от эффективного управления системой в целом, что является одним из ведущих направлений реструктуризации экономики в условиях рынка. Это возможно при внедрении определённых организационно-экономических механизмов в процесс управления с последующим переходом к системному управлению транспортом региона [4]. Одним из элементов такого механизма является мониторинг, результаты которого дают возможность выявить существующие проблемы развития.

Обзор научных подходов [7, 8] позволяет заключить, что под мониторингом состояния транспортной системы следует понимать деятельность по информационному обеспечению управления, которая состоит в организации поиска, сбора, хранения, обработки и передачи информации с целью её использования для постановки и решения определённых задач:

- обеспечение эффективного управления, координации деятельности государственных органов и хозяйствующих субъектов, занимающихся перевозкой грузов всеми видами транспорта;
- выявление проблем, препятствующих развитию транспортной системы;
- предложение направлений по решению выявленных проблем.

Важнейшим этапом разработки системы мониторинга является выбор состава показателей информационной базы [7, 8].



МИРОНОВ Алексей Викторович
младший научный сотрудник
ФГБУН ИСЭРТ РАН
alexds12008@yandex.ru

На наш взгляд, он должен опираться на три основополагающих принципа:

- наличие и доступность информации у базового источника (им может выступать Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Вологодской области);

- возможность применения показателя как на стадии диагностики, так и на стадии планирования и прогнозирования;

- возможность выделения или расчёта индикативных показателей оценки эффективности функционирования транспортной системы.

Руководствуясь этими принципами и основываясь на существующих технико-экономических, финансовых и социальных

показателях функционирования транспортной системы, мы определили совокупность индикативных показателей информационной базы мониторинга (табл. 1).

Анализ данного перечня показателей определяет состояние транспортной системы и её влияние на экономику региона.

Определяя вклад транспортной системы в экономику Вологодской области, отметим, что в организациях транспорта занято больше 6% работающих области. Здесь производится 12% валовой добавленной стоимости региона и более 18% платных услуг населению. Основные фонды транспортной системы в 2011 году составили почти 10% от их областного уровня, а инвестиции в основной капитал – 58,6% (табл. 2).

Таблица 1. Система показателей мониторинга транспортной системы

Блок исследования	Индикативные показатели
Вклад в экономику региона	Удельный вес транспортной системы в добавленной стоимости региона, %
	Удельный вес занятых в транспортной системе в общей численности работающих в регионе, %
	Удельный вес основных фондов транспортной системы от их областного уровня, %
	Удельный вес инвестиций в основной капитал от инвестиций региона, %
Материальная база транспорта	Протяжённость транспортных путей и их структура, км
	Среднегодовой индекс плотности путей сообщения на конец года, км на 1000 кв. км территории
	Среднегодовой темп роста основных фондов, %
	Износ основных фондов на конец периода, %
	Имущество на конец года, млн. руб.
Производственно-эксплуатационная деятельность	Количество перевезённых пассажиров по всем видам транспорта общего пользования, млн. чел.
	Пассажирооборот по всем видам транспорта общего пользования, млн. пассажиро-километров
	Индексы пассажирооборота 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
	Количество прибывших грузов транспортом общего пользования на территорию региона, тыс. т
	Рентабельность транспортных перевозок, %
Финансы	Выручка от продажи товаров, продукции, работ и услуг (без НДС), млн. руб.
	Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг, млн. руб.
	Валовая прибыль, млн. руб.
	Рентабельность производства товаров, работ и услуг, %
	Чистая прибыль, млн. руб.
Социальный эффект	Численность работающих, тыс. чел.
	Среднемесячная заработная плата, руб.
	Индекс среднемесячной заработной платы, %
	Число дорожно-транспортных происшествий, случаев
	Число пострадавших в ДТП, чел.
	Удельный вес оплаты услуг транспорта в расходах населения, %
	Индекс отчислений во внебюджетные фонды, %
Бюджетный эффект	Налог на прибыль и иные аналогичные обязательные платежи в бюджеты всех уровней, млн. руб.
	Индекс обязательных платежей в бюджетную систему, %

Таблица 2. Удельный вес транспортной системы в показателях Вологодской области, %

Показатель	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2011 г. к 2005 г., п. п.
Валовая добавленная стоимость (в текущих ценах)	10,7	11,8	8,3	8,6	11,6	12,0	12,3	1,6
Среднегодовая численность работников транспорта	6,2	6,6	6,6	6,9	7,4	6,4	6,4	0,2
Основные фонды (на конец года по полной учётной стоимости)	10,4	10,1	11,3	11,3	11,3	10,6	9,7	-0,7
Инвестиции в основной капитал	46,2	51,4	46,4	35,5	42,1	36,9	58,6	12,4
Объём платных транспортных услуг населению по всем каналам реализации	18,9	17,7	17,3	18,1	18,6	17,7	18,3	-0,6

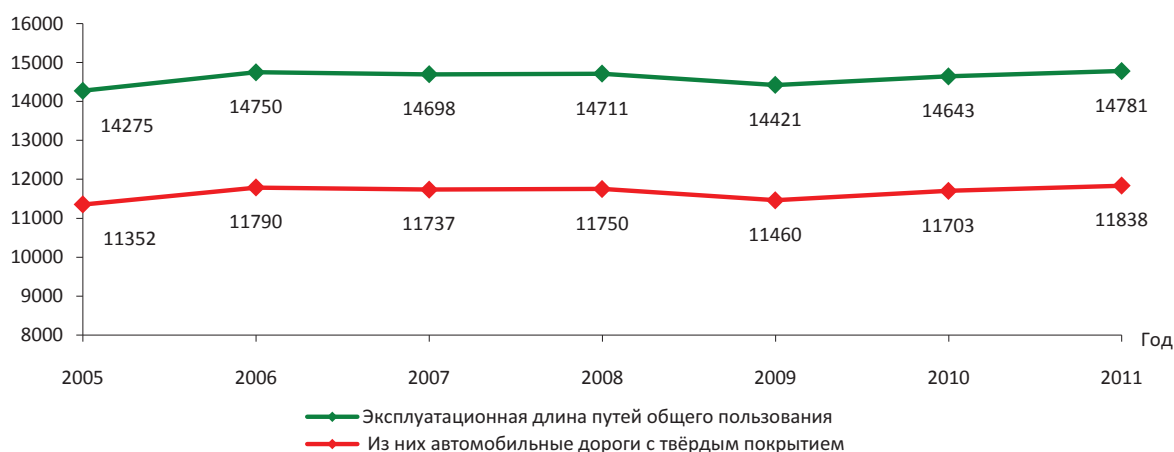


Рис. 1. Эксплуатационная длина путей общего пользования Вологодской области, км

Состояние и развитие материально-технической базы транспорта характеризуется наличием, составом и качеством дорожной сети, транспортных средств и иного имущества. Полученные в ходе мониторинга данные свидетельствуют о замедлении темпов развития транспортной сети в регионе (рис. 1).

Так, за 6 лет эксплуатационная длина путей общего пользования выросла всего на 506 км (3,5%), из них 468 км приходится на автомобильные дороги с твердым покрытием, их эксплуатационная длина увеличивается за счёт реконструкции старых дорог и нового строительства. При этом их структура практически не изменилась. В 2011 году на долю автомобильных дорог с твердым покрытием приходилось 80,1%, внутренних водных путей – 14,2, железнодорожных – 5,3, трамвайных и троллейбусных путей – 0,2 и 0,3% соответственно.

Плотность железнодорожных путей и автомобильных дорог общего пользования также остаётся постоянной (табл. 3), а отсутствие широкомасштабного ввода новых дорог приводит к росту износа и снижению качества существующей дорожной сети и сдерживает рост экономики региона.

Состояние основных фондов организаций транспортной отрасли, позволяет сделать вывод об ухудшении её материально-технической базы. При увеличении стоимости основных фондов в 2,7 раза их качество продолжает ухудшаться (табл. 4).

Так, износ основных фондов в 2011 году по сравнению с базовым годом увеличился в 1,9 раза и составил 44,6%. Данная тенденция свидетельствует о медленном обновлении фондов и увеличении производственных фондов с предельно допустимым сроком службы.

Таблица 3. Плотность путей сообщения на территории Вологодской области, км на 1000 кв. км территории

Показатель	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011г.	2011 г. к 2005 г., %
Железнодорожные пути общего пользования	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	100,0
Автодороги дороги, всего	98,6	110,1	107,9	108,2	99,2	102,3	103,4	104,9
В том числе: общего пользования	83,5	95,0	90,4	91,8	88,9	91,5	94,2	112,8
ведомственные	15,1	15,1	17,5	16,4	10,3	10,8	9,2	60,9
Из всех дорог – дороги с твёрдым покрытием	89,2	90,4	93,5	92,8	87,7	89,9	89	99,8
Из них общего пользования	77,9	80,9	81,2	81,3	79,3	81	81,9	105,1

Таблица 4. Основные фонды и имущество транспортной системы Вологодской области

Показатель	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2011 г. к 2005 г.
Основные фонды (по полной учётной стоимости), млн. руб.	23039	29138	41216	49230	53583	46606	61879	2,7 раза
Износ ОФ, %	23,4	30,8	32	34	43,7	42,7	44,6	+21,2 п.п.
Имущество по балансу, млн. руб.	2293,3	3254,9	4633,6	6857	7492,7	8016,5	7557	3,3 раза
В том числе: внеоборотные средства, млн. руб.	1118,9	142,1	2473,2	3593,7	4479,6	4566,8	4468,1	4,0 раза
оборотные средства, млн. руб.	1174,4	1830,8	2160,4	3263,3	3013,1	3449,7	3088,9	2,6 раза
Удельный вес внеоборотных средств в имуществе, %	48,8	43,8	53,4	52,4	59,8	57,0	59,1	+8,8 п. п.

Развитие производственно-эксплуатационной деятельности транспортной системы оценивается по динамике основных показателей работы грузового и пассажирского транспорта. Полученные с помощью мониторинга данные свидетельствуют об увеличении объёма услуг грузового транспорта (табл. 5). Так, грузооборот в 2011 году составил более 74 млрд. т-км (113,9% к уровню 2005 года). Наиболее высокими темпами увеличивался грузооборот автомобильного транспорта (более чем в 3 раза за исследуемый период), при этом в структуре большую долю занимает железнодорожный транспорт – 97 – 99%. Это в первую очередь связано с ростом объёмов транспортируемых грузов и сдерживается увеличением среднего расстояния перевозок. За исследуемый период объём грузов стал больше на 103,2%, а дальность перевозок – на 113,7%. Следовательно рост грузовой работы обусловлен, в основном, увеличением расстояния транспортировки.

Объём услуг по перевозке пассажиров в 2011 году по сравнению с 2005 годом сократился на 7,4% и составил 3380 млн. пасс.-км (табл. 6). Наибольшее снижение пассажирооборота наблюдалось в трамвайном и троллейбусном транспорте наряду с его увеличением в автомобильном, внутреннем водном и воздушном транспорте. По нашему мнению, данная тенденция сложилась в связи с развитием перевозок маршрутными транспортными средствами, череповецкого авиаузла, а также туризма в Вологодской области.

Оценивая финансово-экономическое положение организаций транспортной системы, можно констатировать его ухудшение. Несмотря на рост выручки более чем в 2 раза и уменьшение удельных затрат на произведённые и проданные услуги, наблюдается снижение финансовых результатов предприятий всех видов транспорта. Так, к уровню 2005 года сальдированный финансовый

Таблица 5. Динамика основных показателей работы грузового транспорта Вологодской области

Показатель	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2010 г. к 2005 г., %
Грузооборот, млн. т-км	63115	66197	69795	71145	69184	71860	74038	113,9
В том числе по видам транспорта:								
железнодорожный	61724	64750	68458	69370	67727	69766	72066	116,8
автомобильный	299	470	246	451	400	918	941	314,7
внутренний водный	1092	977	1091	1324	1057	1176	1031	94,4
Структура грузооборота по видам транспорта, %:								
железнодорожный	97,80	97,81	98,08	97,51	98,9	97,1	97,34	-0,46 п. п.
автомобильный	0,47	0,71	0,68	0,63	0,58	1,28	1,27	0,80 п. п.
внутренний водный	1,73	1,4	1,56	1,86	1,53	1,64	1,38	-0,34 п. п.
воздушный	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0
Индекс роста, %								
Дальность перевозки груза	н. д.	104,9	109,0	104,1	122,8	84,5	92,1	113,7
Объём груза	н. д.	100,0	96,7	97,9	79,2	122,9	111,9	103,2

Таблица 6. Динамика основных показателей работы пассажирского транспорта Вологодской области

Показатель	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2011 г. к 2005 г., %
Пассажиरोоборот, млн. пасс.-км	3650	4157	4047	4293	3544	3413	3380	92,6
В том числе по видам транспорта:								
железнодорожный	2388	2632	2583	2576	2181	2079	2064	86,4
автомобильный	1084	1372	1331	1548	1257	1229	1202	110,9
внутренний водный	0,6	0,5	1	0,6	0,6	0,9	1	166,7
воздушный	18	19	18	19	17	24	22	122,2
трамвайный	82	72	63	63	55	39	35	42,7
троллейбусный	77	61	51	49	33	58	56	72,7
Структура пассажиरोоборота по видам транспорта, %:								
железнодорожный	65,42	63,31	63,83	60,97	61,54	65,42	61,1	-4,4 п. п.
автомобильный	29,70	3,00	32,0	36,0	35,47	29,70	35,6	5,9 п. п.
внутренний водный	0,02	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,01 п. п.
Индексы роста в процентах								
Количество пассажиров	н. д.	117,5	96,8	99,8	90,7	95,9	97,4	96,2
Средняя дальность перевозки	н. д.	96,9	100,5	105,4	91,8	100,9	101,1	96,3

результат по всем организациям транспортной системы снизился на 26,7% и выразался прибылью в сумме 99,6 млн. руб., при этом удельный вес убыточных организаций увеличился на 1,8 п. п. и составил 34,4% (табл. 7).

Рентабельность валового выпуска работ и услуг к уровню 2005 года повысилась на 7 п. п. и составила в 2011 году 13,5%. Однако рентабельность продаж снижалась. На наш взгляд, основной причиной этого является резкое увеличение коммерческих и управленческих затрат (в 2011 году до 105,6% к валовой

прибыли), а также налоговой нагрузки. Заметим, что прибыль, остающаяся в распоряжении организаций, ежегодно уменьшается. В 2011 году она составила всего 40 млн. руб., это менее 1% от объёма выручки. В связи с этим для модернизации и расширения материальной базы организации привлекаются заёмные средства, что ведёт к росту долговых обязательств: в 2011 году они составили 55,3% к сумме выручки (это в 2,2 раза выше уровня 2005 года).

Социальная эффективность транспортной системы оценивается по ди-

Таблица 7. Финансовые и экономические показатели транспортной системы Вологодской области

Показатель	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2011 г. к 2005 г., %
Выручка от продажи товаров продукции, работ, услуг (без НДС), млн. руб.	4290	4849	6343	10001	6804	7524	8957	2 раза
Себестоимость проданных товаров, работ, услуг, млн. руб.	4027	4615	5540	8904	6171	6690	7891	1,9 раза
Валовая прибыль, млн. руб.	263	234	803	1097	633	834	1066	4 раза
УД затраты на рубль выручки, коп.	93,9	95,2	87,3	89,0	90,7	88,9	88,1	93,9
Прибыль от продаж, млн. руб.	107	7	194	276	73	60	-59,5	н. д.
Сальдированный финансовый результат, млн. руб.	136	-24	184	370	-9	20	99,6	73,3
Чистая (нераспределённая прибыль), млн. руб.	107	-45	126	249	-54	-33	40	37,2
Дебиторская задолженность, % к выручке	15	24	18	17	24	23	19	4 п. п.
Долговые обязательства, в % к выручке	24,8	42,2	48,1	47,2	70,1	70,1	55,3	30,5 п. п.
Из них кредиторская задолженность	16	28	17	20	27	29	23	7 п. п.
Рентабельность валового выпуска, %	6,5	5,1	14,5	12,3	10,3	12,5	13,5	7 п. п.
Рентабельность продаж, %	2,6	0,1	3,2	2,8	1,1	0,8	-0,7	-3,3 п. п.
Рентабельность всей деятельности (до налогообложения), %	3,3	-0,5	3,0	3,8	-0,1	0,3	1,1	-2,2 п. п.
Отношение коммерческих и управленческих расходов к валовой прибыли, %	59,5	97,1	75,9	74,8	88,5	92,8	105,6	46,1 п. п.
Удельный вес убыточных организаций, %	32,6	н. д.	н. д.	32,3	40,3	40,2	34,4	+1,8 п. п.

наاميке численности работающих, мотивации их труда, отчислениям в социальные внебюджетные фонды, снижению аварийности и травматизма на транспорте.

В Вологодской области за период 2005 – 2011 гг. численность занятых в транспортной системе сократилась на 900 человек (95,4%) и составила в 2011 году 18,9 тыс. чел. Это уменьшение сложилось, в основном, за счёт железнодорожного (-312 чел.), автомобильного (-1017 чел.), троллейбусного (-363 чел.) и водного транспорта (-519 чел.). На грузовом автомобильном, трамвайном и воздушном транспорте численность занятых растёт (табл. 8).

Что касается заработной платы, то среднегодовой темп её роста в транспортной системе в целом – 116,1%. На конец 2011 года размер средней заработной платы равнялся 25,5 тыс. руб., увеличившись с 2005 года в 2,4 раза. Следует отметить, что это выше среднемесячной зар

ботной платы в регионе, которая в 2011 году составила 20,0 тыс. руб.

Ещё одним важным показателем, характеризующим социальную эффективность транспортной системы, является безопасность пассажиров на транспорте, которая в последние годы растёт. Так, в 2011 году количество ДТП снизилось по сравнению с уровнем 2005 года на 32%. Численность пострадавших сократилась более чем на 31%, в том числе погибших – на 39%.

Говоря о бюджетной эффективности региональной транспортной системы, подчеркнём, что за счёт расширения налогооблагаемой базы (выручки – в 2,1 раза, имущества – в 3,3 раза, фонда оплаты труда – в 2,3 раза) и увеличения налоговых ставок отчисления в социальные внебюджетные фонды возросли в 3,4 раза, в бюджеты разных уровней – в 2,8 раза (рис. 2).

Сдерживает развитие транспортной системы, с нашей точки зрения, ряд объективных причин:

Таблица 8. Социальная эффективность транспортной системы Вологодской области

Показатель	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2011 г. к 2005 г., %
Численность работающих, тыс. чел.	19,8	2,2	18,9	18,9	18,7	17,5	18,9	95,4
Средняя месячная заработная плата, тыс. руб.	10,3	12,2	14,6	18,2	20,3	23,6	25,2	2,4 раза
Индекс ДТП, к предыдущему году, %	100	98,8	94,0	85,8	88,2	99,1	97,9	-2,1 п. п.
Индекс погибших в ДТП, к предыдущему году, %	100	94,3	93,4	88,1	70,7	101,6	110,2	10,2 п. п.
Индекс раненых в ДТП, к предыдущему году, %	100	98,9	94,1	85,2	88,1	99,2	69,3	-30,7 п. п.
Индекс всех пострадавших в ДТП, к предыдущему году, %	100	98,5	94,0	85,4	86,6	99,4	100,8	0,8 п. п.



Рис. 2. Бюджетная эффективность транспортной системы Вологодской области, %

- снижение эффективности городского пассажирского транспорта;
- снижение объёма инвестиций на строительство дорожной инфраструктуры;
- увеличивающийся износ и недостаточное обновление подвижного состава всех видов транспорта;
- низкая эффективность предприятий в результате роста коммерческих и управленческих расходов;
- низкая плотность автомобильных дорог и их изношенность;
- высокая налоговая нагрузка на предприятия транспорта.

Кроме того, мы полагаем, что существуют и субъективные причины, в числе которых:

- увеличение интенсивности использования индивидуальных транспортных средств; количество автомобилей, находя-

щихся в индивидуальной собственности граждан, выросло с 2005 года на 44% и составило в 2011 году 325221 единиц;

- диспропорция между уровнем автомобилизации и темпами дорожного строительства;
- нерешённость имущественных вопросов и вопросов разграничения прав собственности и управления объектами транспортной инфраструктуры.

По нашему мнению, решение выявленных проблем видится в использовании новых технологий в строительстве и реконструкции дорожных объектов; последовательном расширении и углублении применения информационных технологий в управлении перевозочным процессом; повышении технико-экономической обоснованности проектных решений при строительстве новых и реконструкции

существующих транспортных средств и транспортных систем; поиске новых источников финансирования развития и работы транспорта.

Так, для развития транспортной системы и объектов производственной инфраструктуры большие возможности модернизации имеются в использовании новейших материалов и технологий, конструкций и их элементов, а также в последующем контроле качества выполненных работ [9].

Высокая технико-экономическая эффективность технологических процессов может быть достигнута в результате модернизации систем управления движением, современных средств непрерывной диагностики состояния подвижного состава и постоянных устройств, координации развития и работы взаимодействующих видов транспорта.

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 [9].

Современной мировой тенденцией финансового обеспечения модернизации транспорта является государственно-частное партнёрство, позволяющее рационализировать вклад обеих сторон этого процесса в рамках возможностей и заинтересованности каждой из них через реализацию долгосрочных инвестиций коммерческого и государственного масштаба, связанных с большими затратами и значительными инвестиционными рисками.

В области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства приоритетными должны стать увеличение конкуренции среди компаний дорожного строительства, а также переход на гарантийное содержание автомобильных дорог за счёт строительной компании.

Осуществление работы по предложенным направлениям в Вологодской области может быть ориентиром для создания современной дорожной инфраструктуры, разгрузки основных транспортных узлов, снижения среднего времени перевозки, а следовательно, сокращения затрат и повышения качества оказываемых услуг.

ЛИТЕРАТУРА

1. Автомобильный транспорт в 2010 году [Текст]: стат. сборник. – Вологда: Вологдаоблкомстат, 2011. – 35 с.
2. Индикативное прогнозирование регионального промышленного комплекса [Текст]: препринт / под ред. к.т.н. М.М. Полякова. – Вологда: Вологодский НКЦ ЦЭМИ РАН, 2000. – 59 с.
3. Перевалов, Д.В. Организация управления общественным пассажирским автотранспортом региона [Текст]: монография / Д.В. Перевалов, Н.А. Пахолков; под ред. Н.А. Пахолкова. – Вологда: ВоГТУ, 2009. – 178 с.
4. Правительство Вологодской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // <http://www.vologda-oblast.ru./main.asp?V=557&LNG=RUS>
5. Спирин, И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками [Текст]: учеб. для вузов / И.В. Спирин. – М.: Академия, 2005. – 400 с.
6. Транспорт области [Текст]: стат. сборник. – Вологда: Вологдастат, 2006. – 39 с.
7. Ускова, Т.В. Мониторинг развития муниципальных образований [Текст] / Т.В. Ускова, А.Н. Зуев, А.А. Смирнов; под ред. В.А. Ильина. – Вологда: ВНКЦ ЦЭМИ РАН, 2002. – 126 с.
8. Хатри, Г.П. Мониторинг результативности в общественном секторе [Текст] / Г.П. Хатри. – М.: Фонд «Институт экономики города», 2005 – 276 с.
9. Экономика автомобильного транспорта [Текст]: учеб. пособие для вузов / под ред. Г.А. Кононовой. – М.: Академия, 2005. – 320 с.