

УДК 656.075

ББК 39.8

© Мазепина О.Ю.

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО АВТОТРАНСПОРТА (НА ПРИМЕРЕ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ)



МАЗЕПИНА ОЛЬГА ЮРЬЕВНА

старший лаборант с высшим образованием
отдела исследования уровня и образа жизни населения
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт социально-экономического развития территорий Российской академии наук
E-mail: 5gmu11om@mail.ru

В статье рассматривается состояние транспортного комплекса Вологодской области, особое внимание уделено общественному автотранспорту, имеющему наибольшую социальную значимость для населения. Было выявлено, что в Вологодской области создана и в целом устойчиво функционирует современная транспортная система, являющаяся неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры региона, обеспечивающая её территориальную целостность и взаимосвязанность основных производств. Ведущее место в транспортном комплексе по оказанию услуг населению занимает автомобильный пассажирский и городской транспорт, и, несмотря на возрастающую с каждым годом автомобилизацию населения, общественный транспорт остаётся востребованным и необходимым для населения средством передвижения. В результате анализа показателей работы автотранспортных предприятий, а также состояния их основных фондов, анализа объёмов пассажирских перевозок, состояния подвижного состава пассажирского автотранспорта региона было выявлено, что, несмотря на большую социальную и экономическую значимость пассажирского транспорта, в Вологодской области количество перевезённых пассажиров и выполненных общественным транспортом рейсов постоянно снижается, а состояние всей исследуемой сферы ухудшается с каждым годом. Автором рассмотрены основные причины снижения востребованности общественного транспорта среди населения области, такие как большой износ подвижного состава, убыточность автотранспортных предприятий, неудовлетворительное качество дорог, тарифы на проезд и др. На основе представленных аналитических данных выявлены проблемы, препятствующие развитию общественного автотранспорта, а также предложены направления их решения.

Пассажирские перевозки, общественный транспорт, Вологодская область.

В современных условиях укрепления экономической самостоятельности регионов и структурной перестройки регионального хозяйства одним из важнейших направлений регионального экономического развития становится формирование эффективного рынка транспортных услуг. Транспорт как важнейшая составная часть рыночной инфраструктуры оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом. Пассажирские перевозки играют важную роль в обеспечении экономического роста и социального развития России.

Реформирование российской экономики, затронувшее практически все сферы политической и экономической жизни общества, коснулось и рынка транспортных услуг, который характеризуется низким уровнем удовлетворённости потребителей. К нерешённым проблемам следует отнести отсутствие должного обновления основных фондов, слабое методическое обоснование и практическую реализацию комплексного стратегического планирования развития транспортной системы, существенное отставание от зарубежных аналогов в уровне применяемых технологий, постоянный рост тарифов при снижающемся уровне качества оказываемых услуг.

Для разработки комплекса мероприятий по улучшению состояния сферы общественного транспорта в Вологодской области в первую очередь необходимо оценить существующую ситуацию, проанализировать основные показатели, выявить самые острые проблемы, что и является целью данного исследования. Анализ состояния общественного транспорта региона основывается на официальных данных Федеральной государственной службы статистики и Территориального органа государственной службы статисти-

стики по Вологодской области, на материалах Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области, а также нормативно-правовых актах, на анализе федеральных и региональных стратегий, целевых программ развития, использованы материалы научных статей, диссертаций и авторефератов по исследуемой тематике. Рассматриваемые показатели сравниваются в динамике с 2007 (докризисного) года по 2012 год.

Транспортный комплекс Российской Федерации насчитывает в своём составе 2078 автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки (841 грузопассажирское и 1151 пассажирское предприятие). Автобусным транспортом обслуживается 1231 город и посёлок городского типа, а также 81101 населённый пункт, расположенный в сельской местности. Легковыми таксомоторами обслуживается 81 город. На территории Российской Федерации действует 32281 автобусный маршрут, в т. ч. 9576 городских, 16115 пригородных, 6482 междугородных. Общая протяжённость автобусных маршрутов составляет 1976,2 тыс. км. На рынке пассажирских перевозок на начало 2004 года работало 92 тыс. автобусов и 7,7 тыс. маршрутных таксомоторов. Одна из наиболее значимых проблем, с которыми сталкиваются предприятия пассажирского транспорта России – обновление парка подвижного состава. В 2012 году обновление автобусного парка составило 4,6%, при этом процент поступления (5,2%) ниже процента выбытия автобусов (18,6%) [10].

В Вологодской области создана и в целом устойчиво функционирует современная транспортная система, являющаяся неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры региона, обеспечивающая её территориальную целостность и взаимосвязанность основных производств. Транспортный комплекс

области объединяет все виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, городской электрический, речной и воздушный – и включает в себя автобусные маршруты общей протяжённостью 25,6 тыс. км, железнодорожные пути общего пользования эксплуатационной длиной 769 км, внутренние водные судоходные пути протяжённостью 1577 км, более 9,5 тыс. км внутренних авиалиний гражданской авиации [5].

Ведущее место в транспортном комплексе по оказанию услуг населению занимает автомобильный пассажирский и городской транспорт, которым перевозится порядка 97,0% [5] от общего объёма перевозок пассажиров. В 2013 году перевозка пассажиров в Вологодской области осуществлялась по 392 маршрутам транспорта общего пользования. Среди них 69 городских автобусных маршрутов, 184 пригородных, 110 междугородных автобусных маршрутов, 8 маршрутов городского электрического транспорта, 8 пригородных маршрутов железнодорожного транспорта, 13 авиамаршрутов [5]. В 2013 году организациями автомобильного пассажирского транспорта было перевезено 91,3 млн. пассажиров (в 2012 году эта цифра составляла 107,1 млн. пассажиров) (табл. 1). В настоящее время на рынке транспортных услуг работает 32 предприятия автомобильного транспорта, 2 предприятия городского

электрического транспорта. Количество подвижного состава в предприятиях транспорта общего пользования, работающего на маршрутах регулярных перевозок, составляет 941 автобус, 85 троллейбусов и 53 трамвая [2].

Речной транспорт Вологодской области представлен в качестве паромной переправы через реку Северная Двина. Также организована перевозка населения катером по маршруту внутрирайонного сообщения. Речными портами в 2013 году перевезено более 18 тыс. пассажиров (в 2012 году – 33,5 тыс. пассажиров) (см. табл. 1).

Перевозки пассажиров воздушным транспортом осуществляет ООО «Авиапредприятие «Северсталь». В 2013 году такие перевозки выполнялись по 11 внутренним авиалиниям. Всего в 2013 году по авиалиниям было перевезено 96,2 тыс. человек, выполнено 570 авиарейсов (в 2012 году – 63,4 тыс. человек и 376 авиарейсов соответственно) (см. табл. 1).

Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом осуществляется по железнодорожным путям общего пользования поездами дальнего следования (в том числе транзитными) и поездами пригородного сообщения. За 2013 год железнодорожным транспортом было отправлено 3222 тыс. человек, в том числе в пригородном сообщении 2055 тыс. человек (за 2012 год – 4350 и 3300 тыс. человек соответственно) (см. табл. 1).

Таблица 1. Перевозки пассажиров транспортом общего пользования

Вид транспорта	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Транспорт – всего, млн. чел., в том числе:	220,3	219,8	199,3	191,1	186,2	185,8	182,7
автомобильный, млн. чел.	187,5	190,2	173,6	166	162,6	107,1	91,3
железнодорожный, тыс. чел.	4,3	4	3,5	3,2	3,3	3,2	3,22
внутренний водный, тыс. чел.	75,5	78,1	71,5	81	78,7	33,5	18
воздушный, тыс. чел.	57,9	42,7	38,6	49	46,1	63,4	96,2
троллейбусный, тыс. чел.	18,2	15,4	13,3	12,4	11,2	20,2	н. д.
трамвайный, тыс. чел.	10,2	10,1	8,8	9,4	9		

Источник: Публичный доклад о результатах деятельности Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области за 2013 год, утверждён 14 января 2014 года. – С. 19–29.

Определяя вклад транспортной системы в экономику Вологодской области, отметим, что в организациях транспорта занято больше 6% работающих области, которыми производится 12% валовой добавленной стоимости региона и более 18% платных услуг населению. Основные фонды транспортной системы в 2012 году составили около 10% от их областного уровня, а инвестиции в основной капитал – почти 59% (табл. 2) [4].

Несмотря на большую социальную и экономическую значимость пассажирского транспорта, в Вологодской области количество перевезённых пассажиров и выполненных пассажирским транспортом рейсов с каждым годом снижается (рис. 1, табл. 1).

Рассмотрим основные причины, влияющие на снижение этих показателей. Данные об объёмах пассажирских перевозок свидетельствуют о том, что происходит снижение пассажирооборота в основном за счёт автомобильного и железнодорожного транспорта. Снижающаяся динамика говорит о том, что общественный транспорт стал менее востребованным и актуальным средством перемещения людей.

Сегодня приоритетным средством передвижения людей не только в Вологодской области, но и во всей стране становится личный транспорт. В связи с этим в России появилась проблема глобальной автомобилизации населения, вследствие чего уровень загрузки автомобильных

Таблица 2. Удельный вес организаций транспорта в основных экономических показателях области, %

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

Источник: Проблемы инфраструктурного развития Вологодской области по итогам 2012 года и перспективы на период 2013 – 2014 гг. [Электронный ресурс] / Пленарное заседание Общественной палаты Вологодской области, 14 марта 2013. – Режим доступа : <http://www.op35.ru>

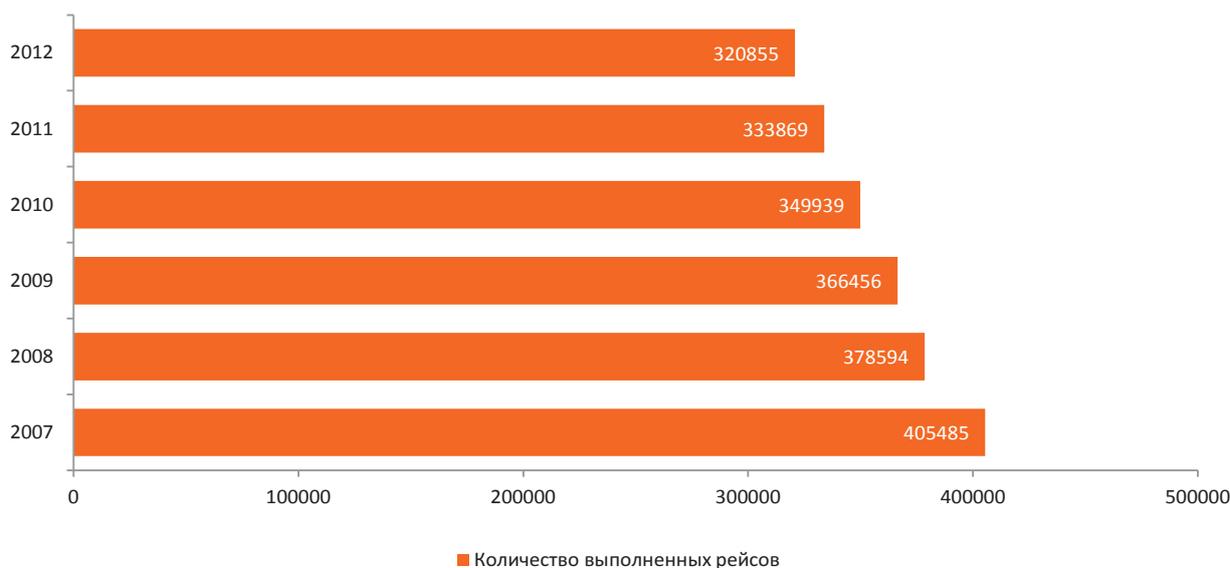


Рис. 1. Количество выполненных рейсов в динамике

Источники: Сводный доклад Вологодской области о результатах мониторинга эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов по итогам 2010 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.cherra.ru/userfile/SDoklad_VO_2010.pdf; Сводный доклад Вологодской области о результатах мониторинга эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов по итогам 2012 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://vologda-portal.ru/upload/iblock/95a/svodnyy-doklad-2012.pdf>

дорог постоянно возрастает. Согласно оценкам Федерального дорожного агентства по состоянию на конец лета 2012 года на 1000 россиян приходилось порядка 271 автотранспортного средства, включая коммерческий транспорт [10]. За 2013 год на Вологодчине количество личного транспорта выросло почти на 17 тыс. единиц. Так, если на 1 января 2013 года количество личного автотранспорта в области составляло более 432,5 тыс. автомобилей, то на начало 2014 года их в регионе стало более 450 тыс. единиц [2].

Согласно исследованиям учёных переход 1% пассажиров общественного транспорта на личный увеличивает интенсивность движения, и, следовательно, нагрузку на улично-дорожную сеть на 10% [6]. Соответственно, с увеличением количества личного автотранспорта резко возрастает нагрузка на дорожную сеть, что приводит к разрушению дорожного полотна. Дорожная сеть Вологодской области, не отвечающая нормативным требованиям, за период с 2007 по 2013 год увеличилась с 93,50% до 96,65% [5].

Из-за отсутствия дорог с твёрдым покрытием и ненадлежащего состояния автодорог 1356 населённых пунктов области не имеют круглогодичной транспортной связи с районными центрами. Вместе с тем в этих населённых пунктах проживает около 3% населения области.

Неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние большинства автомобильных дорог области приводит к росту транспортных издержек и снижению скорости доставки грузов и пассажиров, что, соответственно, приводит к снижению комфортности передвижения пассажиров, вследствие чего снижается и удовлетворённость населения услугами общественного пассажирского транспорта. Это ещё одна из причин падения спроса на общественный транспорт.

Помимо этого, в области наблюдается старение парка автотранспорта. Подвижной состав трамваев, троллейбусов и автобусов в большей степени не отвечает нормативным требованиям по экономичности, экологичности и безопасности. Одна из причин в том, что в настоящее время как в Вологодской области, так и в России в целом реализуется рыночный подход в транспортной системе: «государство больше ни за что не платит» или поддерживает автотранспортные предприятия в крайне малой мере. В связи с этим транспортные предприятия не имеют средств на обновление подвижного состава. Так, к примеру, общественный транспорт г. Череповца работает на принципах полного самофинансирования, при этом в тариф не входят средства на обновление подвижного состава, на капитальные ремонты зданий и сооружений, на индексацию заработной платы работников предприятий, не учитывается реальная стоимость горюче-смазочных материалов.

В целом по области изношенность автобусного парка составляет 65,7%, а парка городского электрического транспорта – 72,0%. Причём износ трамвайных вагонов в г. Череповце приблизился к критическому значению и составил более 90%, по автобусному парку – 45% [1; 4; 5]. Что касается подвижного состава транспортных предприятий областной столицы, то две трети автобусного парка изношены на 90%, средний показатель физической и моральной изношенности парка машин в г. Вологде в целом составляет 58,6%. Технический уровень автобусов не отвечает требованиям экономичности, экологичности и, что самое главное – безопасности (табл. 3)[1].

В структуре автобусного парка преобладают машины (48,3%) со сроком эксплуатации от 2 до 8 лет. Наблюдается тенденция снижения удельного веса ма-

Таблица 3. Возрастная структура подвижного состава автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности по Вологодской области, %

Срок эксплуатации, лет	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Автобусы						
в том числе находящиеся в эксплуатации						
до 2 лет	14,3	13,7	14,4	10,9	13,8	14,1
свыше 2 до 5 лет	21,9	26,4	25,7	27,3	25,1	22,8
свыше 5 до 8 лет	17,8	17,8	20,0	21,0	23,8	25,5
свыше 8 до 10 лет	12,1	9,9	10,7	11,5	10,6	12,0
свыше 10 до 13 лет	11,0	12,8	11,8	11,4	9,4	8,3
свыше 13 лет	22,9	19,4	17,4	17,9	17,3	17,3

Источник: Проблемы инфраструктурного развития Вологодской области по итогам 2012 года и перспективы на период 2013 – 2014 гг. [Электронный ресурс] / Пленарное заседание Общественной палаты Вологодской области, 14 марта 2013. – Режим доступа : <http://www.op35.ru>

Таблица 4. Основные фонды и имущество транспортной системы Вологодской области

Показатель	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Основные фонды (по полной учётной стоимости), млн. руб.	41216	49230	53583	4666	61879
Износ ОФ, %	32	34	43,7	42,7	44,6
Имущество по балансу, млн. руб.	4633,6	6857	7492,7	8016,5	7557
В том числе:					
внеоборотные средства, млн. руб.	2473,2	3593,7	4479,6	466,8	4468,1
оборотные средства, млн. руб.	2160,4	323,3	3013,1	3449,7	3088,9
Удельный вес внеоборотных средств в имуществе, %	53,4	52,4	59,8	57	59,1

Источник: Миронов, А. В. Тенденции развития региональной транспортной системы [Текст] / А. В. Миронов // Проблемы развития территории. – 2013. – № 6 (68). – С. 33.

шин со сроком эксплуатации свыше 13 лет, что является положительным фактором, однако в целом ситуация остаётся критической.

Наибольший удельный вес в структуре материальных затрат автотранспортных предприятий занимают расходы на ГСМ, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава. При этом с 2007 по 2012 гг. цены на нефть в мире выросли в 2,24 раза, а в Российской Федерации цены на автомобильные бензины выросли в 1,57 раза [9]. Также необходимо акцентировать внимание на увеличении доли расходов на электроэнергию с 3,8% до 4,3% при темпе роста стоимости данного вида услуг в 58,6%. Финансовое состояние организаций автотранспорта носит неустойчивый характер, происходит рост выручки и снижение удельных затрат, но, несмотря на это, предприятия транспорта работают с убытком. По мнению экспертов [5], такая ситуация складывается из-за резкого увеличения коммерческих и управленческих

затрат, а также роста налоговой нагрузки. Состояние основных фондов транспортных предприятий характеризуется негативной динамикой. Износ имеет тенденцию роста, в 2011 году по сравнению с 2006 годом он увеличился более чем в 1,4 раза и составлял 44,6%. Данная ситуация свидетельствует о медленном обновлении фондов и увеличении производственных фондов с предельно допустимым сроком службы [1; 4].

Приведённые выше цифры позволяют сделать вывод об ухудшении материально-технической базы транспортной отрасли. При увеличении стоимости основных фондов в 2,7 раза их качество продолжает падать (табл. 4).

Эта и другие проблемы существенно влияют не только на формирование транспортной системы, но и на социально-экономическое развитие городов, сельских поселений и региона в целом. Вместе с тем доля транспортного комплекса региона в общем объёме валово-

го регионального продукта за последние 5 лет увеличилась менее чем в 1,6 раза, отсюда следует вывод, что транспортная отрасль развивается медленнее, чем экономика региона в целом.

Представленные выше данные о состоянии пассажирского транспорта области (преимущественно автомобильного) дают основания говорить о существующих на сегодняшний день важных нерешённых проблемах в исследуемой сфере:

- продолжающееся повышение цен на топливо, электрическую энергию, эксплуатационные материалы оказывает негативное влияние на финансово-экономическую деятельность перевозчиков, приводит к неизбежному повышению тарифов на проезд в транспорте общего пользования; доля затрат на топливо составляет 35 – 45% от общих затрат на транспортную деятельность;

- сохранение тенденции старения подвижного состава и инфраструктуры пассажирского транспорта; по состоянию на 1 января 2013 года средний износ автобусного парка автотранспортных предприятий транспорта общего пользования составил 55,2%, средний процент износа троллейбусов – 58,1%, трамваев – 90,0%;

- состояние и темпы развития автомобильных дорог и улично-дорожной сети не соответствуют темпам развития автомобилизации области;

- снижение объёмов перевозок пассажиров в период 2006 – 2012 гг. на 81,67% (см. табл. 1);

- за период с 2007 по 2013 год доля дорожной сети Вологодской области, не отвечающей нормативным требованиям, увеличилась с 93,50% до 96,65% (рис. 2);

- низкая эффективность работы предприятий пассажирского транспорта

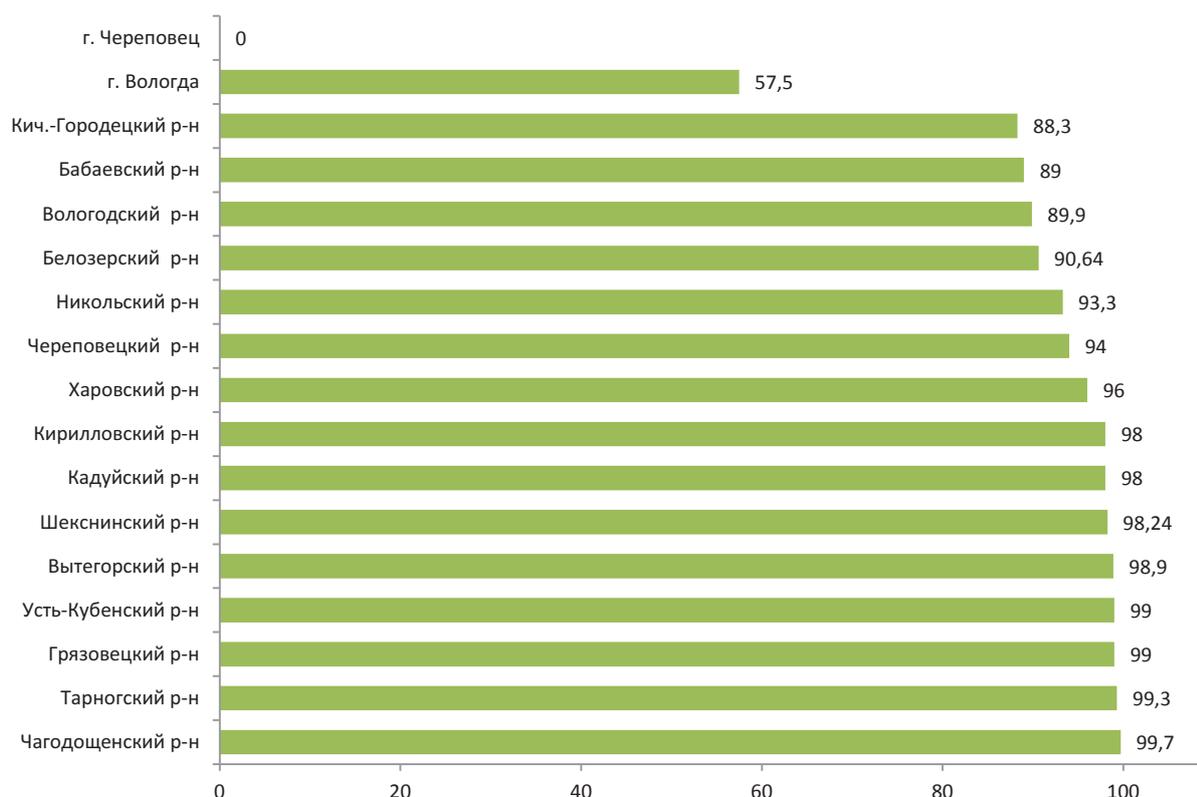


Рис. 2. Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяжённости автомобильных дорог общего пользования местного значения в Вологодской области* (2012 г.), %

* В остальных районах области значение показателя равняется 100%.

вследствие роста коммерческих и управленческих расходов.

Развитие современной транспортной инфраструктуры, а также устойчивое и эффективное функционирование транспортного комплекса Вологодской области являются необходимыми условиями стабилизации, развития и повышения конкурентоспособности экономики региона, способствующими росту товарооборота, объёмов передачи информации, производственных мощностей, изменению структуры экономики, устранению ограничений инфраструктурного и технологического характера, улучшению условий и уровня жизни населения. Сложность развития городского пассажирского транспорта в России заключается в следующем:

1. Внутри сферы общественного транспорта существуют проблемы, требующие не только больших финансовых затрат, но и эффективных механизмов и инструментов её реформирования.

2. В России муниципальный городской пассажирский транспорт остаётся традиционно убыточным и не может нормально развиваться на собственной экономической базе.

Указанные проблемы требуют вмешательства государства и муниципальной власти в развитие системы городского пассажирского транспорта. В транспортном комплексе области и отдельных его подотраслях сохраняется ряд нерешённых проблем:

- не завершено формирование комплексности управления развитием и функционированием транспортной системы;
- высок уровень неравномерности в использовании производственных мощностей действующей инфраструктуры по муниципальным образованиям;
- состояние автомобильных дорог не соответствует темпам автомобилизации;
- во всех отраслях транспортного комплекса сохраняются тенденции ста-

рения основных фондов и их неэффективного использования;

- недостаточен технологический уровень транспортных систем;
- в полном объёме не решаются задачи по обеспечению безопасности на транспорте;
- недостаточно эффективно государственное регулирование транспортной деятельности.

Анализ существующего состояния регионального рынка транспортных услуг Вологодской области показывает, что его функционирование столкнулось с множеством проблем, которые не могут быть решены традиционными методами, на основе сложившихся подходов. Функционирование современного рынка настолько сложно и внешние условия изменяются так стремительно, что использование прежних методов управления не даёт удовлетворительных результатов. Возникает необходимость разработки новых подходов и инструментов экономического управления развитием региональных рынков транспортных услуг в целях ускорения социально-экономического развития.

По мнению автора, в качестве приоритетных направлений транспортной политики для решения вышеуказанных проблем необходимо считать:

- переход к последовательному обновлению основных фондов пассажирских автотранспортных предприятий, прежде всего, подвижного состава, на основе современных схем финансирования;
- повышение управляемости системы общественного пассажирского транспорта региона с целью минимизации издержек на предоставление услуг;
- адаптация существующих целевых программ к изменяющимся условиям и проблемам сферы пассажирских перевозок;
- обеспечение уровня предложений транспортных услуг по перевозке пасса-

жиров, достаточного для удовлетворения транспортных потребностей граждан и юридических лиц;

– государственная поддержка в виде субсидирования услуг, оказываемых транспортными организациями и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими перевозки обучающихся автобусами по межмуниципальным маршрутам;

– обеспечение финансовой устойчивости предприятий транспорта, координация деятельности с федеральными, региональными, местными органами власти по вопросам функционирования транспорта.

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 че-

рез реализацию долгосрочных инвестиций коммерческого и государственного масштаба, связанных с большими затратами и значительными инвестиционными рисками [1].

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

Несомненно, решение проблем в области перевозки пассажиров – процесс непростой и требует больших трудовых и финансовых затрат, а также грамотного управления, но при этом не стоит забывать, что деятельность автотранспортных предприятий и всей транспортной инфраструктуры оказывает влияние на жизнедеятельность населения и на экономику региона в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Миронов, А. В. Тенденции развития региональной транспортной системы [Текст] / А. В. Миронов // Проблемы развития территории. – 2013. – № 6 (68). – С. 30–37.
2. Официальный портал Правительства Вологодской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://vologda-oblast.ru>
3. Пахолков, Н. А. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона [Текст] / Н. А. Пахолков, Д. В. Перевалов – Вологда : ИСЭРТ РАН, 2012.
4. Проблемы инфраструктурного развития Вологодской области по итогам 2012 года и перспективы на период 2013 – 2014 гг. Секция 3. Проблемы развития транспортного комплекса Вологодской области [Электронный ресурс] / Пленарное заседание Общественной палаты Вологодской области, 14 марта 2013. – Режим доступа : <http://www.op35.ru>
5. Публичный доклад о результатах деятельности Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области за 2013 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://vologda-oblast.ru>
6. Пугачев, И. Н. Организация движения автомобильного транспорта в городах [Текст] : учеб. пособие / И. Н. Пугачев. – Хабаровск, 2005. – 196 с.
7. Сводный доклад Вологодской области о результатах мониторинга эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов по итогам 2010 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.cherra.ru/userfile/SDoklad_VO_2010.pdf
8. Сводный доклад Вологодской области о результатах мониторинга эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов по итогам 2012 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://vologda-portal.ru/upload/iblock/95a/svodnyudoklad-2012.pdf>
9. Управление Федеральной антимонопольной службы Вологодской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://vologda.fas.gov.ru/analytic/7075>
10. Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://rosavtodor.ru>

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Мазепина Ольга Юрьевна – старший лаборант с высшим образованием отдела исследования уровня и образа жизни населения. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт социально-экономического развития территорий Российской академии наук. Россия, 162622, г. Череповец, пр-т Победы, д. 78. E-mail: 5gmu11om@mail.ru. Тел.: (8202) 55-79-23.

Mazepina O.Y.

ASSESSMENT OF THE CONDITION OF PUBLIC TRANSPORT (CASE STUDY OF THE VOLOGDA OBLAST)

The article considers the state of the transport complex in the Vologda Oblast; special attention is focused on public transport that has the greatest social importance for the population. The research shows that the Vologda Oblast has a modern transport system which functions rather well, and which is an integral part of the industrial and social infrastructure of the region, ensuring its territorial integrity and interconnection of its major industries. Road passenger transport and urban transport occupies the leading place in the transport complex for rendering services to population, and, despite the increasing vehicle-to-population ratio, public transport remains in demand and it is a necessary means of transport for the population. The author analyzed the performance of road transport enterprises, the condition of their fixed assets, the density of passenger traffic, and the state of the rolling stock of passenger motor transport in the region. The analysis shows that, despite the great social and economic significance of passenger transport, the number of passengers carried and the number of runs performed by public transport in the Vologda Oblast are constantly decreasing, and the state of the sphere on the whole is deteriorating every year. The author considers the main reasons for decline in the attractiveness and relevance of public transport among the Vologda Oblast population to be as follows: significant depreciation of the rolling stock, unprofitability of motor transport enterprises, poor quality of roads, passenger fares, etc. On the basis of the analytical data, presented in the article, the author identifies the problems that hinder the development of public transport, and offers ways of their solution.

Passenger transportation, public transport, Vologda Oblast.

REFERENCES

1. Mironov A. V. Tendentsii razvitiya regional'noi transportnoi sistemy [Trends in the Development of the Regional Transport System]. *Problemy razvitiya territorii* [Territorial Development Issues], 2013, no. 6 (68), pp. 30–37.
2. *Ofitsial'nyi portal Pravitel'stva Vologodskoi oblasti* [Official Portal of the Vologda Oblast Government]. Available at: <http://vologda-oblast.ru>
3. Pakholkov N. A., Perevalov D. V. *Formirovanie i razvitie transportnoi infrastruktury regiona* [Formation and Development of Transport Infrastructure in the Region]. Vologda: ISERT RAN, 2012.
4. *Problemy infrastruktornogo razvitiya Vologodskoi oblasti po itogam 2012 goda i perspektivy na period 2013 – 2014 gg. Sektsiya 3. Problemy razvitiya transportnogo kompleksa Vologodskoi oblasti* [Issues of Infrastructure Development in the Vologda Oblast by 2012 and Prospects for the Period of 2013–2014. Section 3. Issues of Development of the Vologda Oblast Transport Complex]. *Plenarnoe zasedanie obshchestvennoi palaty Vologodskoi oblasti, 14 marta 2013* [The Plenary Session of the Public Chamber of the Vologda Oblast, March 14, 2013]. Available at: <http://www.op35.ru>
5. *Publichnyi doklad o rezul'tatakh deyatelnosti Departamenta dorozhnogo khozyaistva i transporta Vologodskoi oblasti za 2013 god* [Official Portal of the Vologda Oblast Government]. Available at: <http://vologda-oblast.ru>

6. *Svodnyi doklad Vologodskoi oblasti o rezul'tatakh monitoringa effektivnosti deyatelnosti organov mestnogo samoupravleniya gorodskikh okrugov i munitsipal'nykh raionov po itogam 2010 goda* [Consolidated Report of the Vologda Oblast on the Results of the Monitoring of Performance Efficiency of the Local Government of Urban Districts and Municipal Districts by the End of 2010]. Available at: http://www.cherra.ru/userfile/SDoklad_VO_2010.pdf
7. *Svodnyi doklad Vologodskoi oblasti o rezul'tatakh monitoringa effektivnosti deyatelnosti organov mestnogo samoupravleniya gorodskikh okrugov i munitsipal'nykh raionov po itogam 2012 goda* [Consolidated Report of the Vologda Oblast on the Results of the Monitoring of Performance Efficiency of the Local Government of Urban Districts and Municipal Districts by the End of 2012]. Available at: <http://vologda-portal.ru/upload/iblock/95a/svodnyy-doklad-2012.pdf>
8. *Upravlenie Federal'noi antimonopol'noi sluzhby Vologodskoi oblasti* [The Directorate of the Federal Antimonopoly Service of the Vologda Oblast]. Available at: <http://vologda.fas.gov.ru/analytic/7075>
9. *Federal'noe dorozhnoe agentstvo Ministerstva transporta Rossiiskoi Federatsii* [The Federal Road Agency under the Ministry of Transport of the Russian Federation]. Available at: <http://rosavtdor.ru>

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Mazepina Ol'ga Yur'evna – Senior Laboratory Assistant with Higher Education at the Department for Studies of Lifestyles and Standards of Living. Federal State-Financed Scientific Institution the Institute of Socio-Economic Development of Territories of the Russian Academy of Sciences. 78, Victory Avenue, Cherepovets, 162622, Russia. E-mail: 5gmu11om@mail.ru. Phone: +7(8202) 55-79-23.