

А.И. Чумаков, Т.А. Левтеева
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
ГОРОДА ОМСКА В СОВРЕМЕННЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Статья посвящена проблемам функционирования и развития пассажирского транспорта города Омска в связи с большим социальным значением автомобильных перевозок и сложившейся сложной ситуацией на рынке пассажирских перевозок города. Авторами проведен анализ выполнения муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства и транспортной системы», одной из подпрограмм которой является «Организация транспортного обслуживания населения и обеспечение устойчивого, надежного, безопасного функционирования городского пассажирского транспорта». Особое внимание в статье уделяется вопросам увеличения конкуренции в сфере пассажирских перевозок между предприятиями муниципальной и частной форм собственности. На основании реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах города Омска авторами определена структура перевозчиков Омска по виду собственности, которая показала преобладание организации частной формы собственности над муниципальными предприятиями. Также проанализировано максимальное количество транспортных средств по видам и классам, в результате выявлено большое количество маршрутов, на которых работают автобусы малого класса. Авторами рассматривается финансовый результат деятельности организаций автомобильного транспорта, определяются основные показатели, которые оказывают существенное влияние на их эффективность: пассажиропоток, уровень конкуренции, большой износ основных фондов и пр. В статье авторы выделяют основные проблемы пассажирских автотранспортных предприятий и намеченные пути их решения. Основным фактором улучшения финансового результата является рост пассажиропотока, который можно обеспечить за счет конкурентных преимуществ оказываемых услуг предприятиями транспорта. Огромную роль в этом играет обновление парка транспортных средств и продуманная система оплаты проезда, предполагающая дифференциацию между муниципальными автобусами и маршрутными такси.

Ключевые слова: транспорт, автотранспортные предприятия, пассажирский автотранспорт, пассажирские перевозки, пассажиропоток, парк транспортных средств.

В Омской области, как и в целом по Российской Федерации, «транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры» [6, с. 3]. О значении транспорта свидетельствует удельный вес организаций транспорта в основных фондах Омской области (в 2015 году – 21,5%), доля инвестиций в основной капитал по организациям транспорта – 15,7%, объем платных услуг населению – 14,9%, среднесписочная численность работников транспорта – 6,6% по Омской области [8].

В рамках Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в городе Омске утверждена муниципальная программа «Развитие дорожного хозяйства и транспортной системы» на 2014-2020 годы. Цель программы – «повышение эффективности дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения, обеспечение безопасности дорожного движения и повышение качества транспортного обслуживания населения». Одна из задач данной программы позиционируется как «обеспечение устойчивого, надежного, безопасного функционирования городского пассажирского транспорта и его развитие» [1].

В настоящее время в городе Омске сложилась довольно сложная ситуация в сфере пассажирского транспорта: существующая система перевозок

пассажирам свидетельствует о низкой эффективности работы пассажирского транспорта, недоиспользовании потенциала подвижного состава, нерациональности действующей маршрутной сети, существует проблема дублирования маршрутов, в основном укомплектованных автобусами малого класса, перегружающих транспортную сеть города.

Ожидаемыми результатами муниципальной программы является повышение уровня комфортности использования участниками дорожного движения улично-дорожной сети, повышение эффективности функционирования системы безопасности дорожного движения, а также повышение надежности использования городского пассажирского транспорта. Важной частью этого процесса является сбалансированное сочетание перевозчиков различных форм собственности, развитие здоровой конкуренции.

В последние годы обострилась борьба между перевозчиками частных и муниципальных форм собственности, в результате которой наблюдается снижение пассажиропотока в муниципальных предприятиях и, как следствие, потеря экономической эффективности их деятельности. Муниципальный транспорт имеет сильно выраженную социальную направленность, поэтому вопросу функционирования городского пассажирского транспорта в последнее время уделяется особое внимание, и поставленные цели

муниципальной программы призваны разрешить имеющиеся проблемы.

Срок реализации программы по 31 декабря 2020 года, в настоящее время прошло более половины срока, поэтому уже можно рассмотреть достигнутые на данном этапе результаты.

Важнейшим показателем эффективности работы пассажирского транспорта является

количество перевезенных пассажиров. В целом по Сибирскому федеральному округу перевозки пассажиров автобусами общего пользования (включая субъекты малого предпринимательства) за 2000-2015 годы сократились на 25,3%. Динамика перевозок пассажиров по некоторым субъектам Сибирского федерального округа представлена на рисунке 1 [3, с. 849-850].

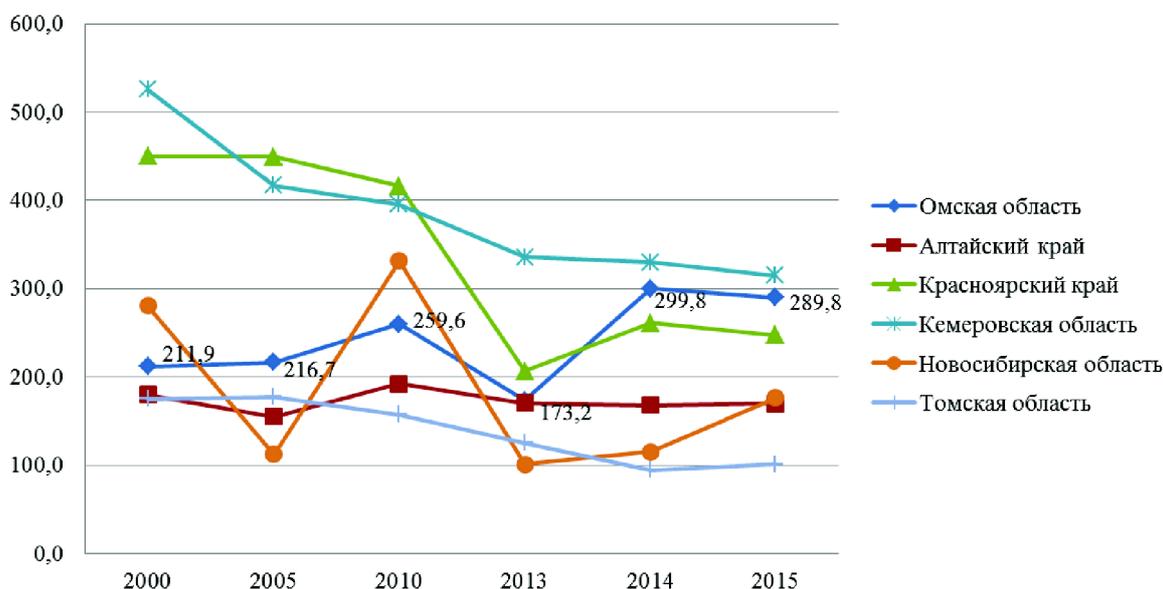


Рис. 1. Динамика перевозок пассажиров автобусами общего пользования по субъектам Сибирского федерального округа за 2000-2015 годы, млн. чел.

За период с 2000 по 2015 годы количество перевезенных пассажиров Омской области возросло на 36,8%, подобное увеличение может являться следствием роста количества индивидуальных предпринимателей и субъектов малого

предпринимательства, а также тесно связано с миграционными потоками Омской области.

Отдельно необходимо рассмотреть количество перевезенных пассажиров автобусами общего пользования, работающих на регулярных маршрутах (таблица 1) [9].

Таблица 1

Перевозочная деятельность автобусов, работающих на регулярных маршрутах общего пользования по Омской области

	2014	2015
Перевезено пассажиров автобусами общего пользования, всего, млн. человек	122,7	87,1
в том числе по видам сообщения:		
внутригородское	110,1	75,9
пригородное	9,7	8,6
междугородное	2,9	2,5
международное	0,1	0,1

За 2014-2015 годы отмечается снижение пассажиропотока по Омской области на 29,0%, в том числе по внутригородскому сообщению на 31,1%. Такой резкий темп снижения пассажиропотока в значительной степени влияет на финансовые результаты автотранспортных предприятий: уменьшаются доходы и увеличиваются издержки, повышается себесто-

имость перевозки пассажиров. В таких условиях предприятия вынуждены максимально сокращать расходы. Тем не менее, вынужденное сокращение издержек не позволяет предприятиям сделать свою деятельность эффективной, крупные автотранспортные предприятия работают в убыток, не достигая точки безубыточности.

В связи с появлением большого числа перевозчиков частной формы собственности на рынке пассажирских перевозок усиливается конкуренция. На основании реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах города Омска по состоянию на 17 июля 2017 года авторами составлен список количества перевозчиков в разрезе организационных форм и форм собственности (таблица 2) [2].

Регулярные пассажирские перевозки в городе Омске осуществляют 74 организации, из которых только 4,0% являются муниципальными предприятиями, открытое акционерное общество составляет 1,4%, а остальная часть перевозчиков относится к частной форме собственности: общества с ограниченной ответственностью (13,5%) и индивидуальные предприниматели (81,1%).

Таблица 2

Численность и структура автотранспортных организаций, осуществляющих регулярные перевозки в г. Омске

Организационная форма	Количество предприятий, ед.	Структура, %
Муниципальные предприятия	3	4,0
Юридические лица (ООО)	10	13,5
Юридические лица (ОАО)	1	1,4
Индивидуальные предприниматели	60	81,1
Итого	74	100,0

Данные показатели наглядно демонстрируют неравномерность распределения перевозчиков по организационным формам. При этом от организационной формы во многом зависит степень управляемости маршрутной сетью города, а также безопасность перевозок: предприятия муниципальной формы собственности постоянно подвергаются проверкам, любые изменения в графиках движения и расписаниях согласовывается с Департаментом транспорта. Особое внимание уделяется режиму труда и отдыха водителей автобусов, а также строгий контроль за состоянием здоровья.

Надзор за соблюдением правил перевозок индивидуальными предпринимателями осложняется их большим количеством, отсутствием билетной продукции и пр. С точки зрения безопасности перевозок наиболее безопасны автобусы большого и особо большого класса, провозная способность

которых соответствует потребности города-миллионника и в которых работают кондукторы, в связи с чем водитель не отвлекается от управления транспортным средством.

Сокращение количества нелегальных перевозчиков произошло за счет заключения договоров об организации и осуществлении перевозок пассажиров транспортом общего пользования по итогам открытого конкурса, проведенного в соответствии с Решением Омского городского Совета [7]. Условия договора предусматривали замену в течение 3 лет микроавтобусов малой вместимости на транспортные средства средней или большой вместимости.

Максимальное количество транспортных средств определенного вида и класса по каждому маршруту устанавливается Департаментом транспорта и отражено в реестре (рисунок 2).

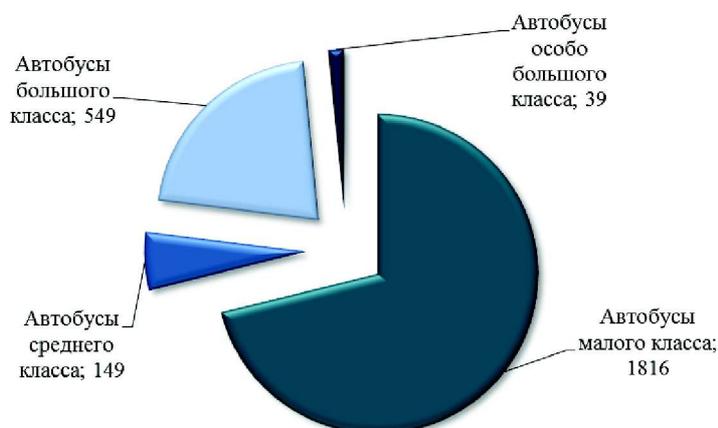


Рис. 2. Максимальное количество транспортных средств автотранспортных организаций, осуществляющих регулярные перевозки, по видам и классам, ед. [2]

Автобусы малого и среднего класса в основном эксплуатируются перевозчиками частной формы собственности, в то время как автобусы большого и особого большого класса принадлежат муниципальным автотранспортным предприятиям. Это связано с затратами на приобретение подвижного состава, на его содержание и обслуживание, а также техническими и эксплуатационными характеристиками.

Конкурентная борьба в сфере пассажирских перевозок осложняется высокой степенью износа основных фондов муниципальных предприятий: степень износа основных фондов предприятий без учета субъектов малого предпринимательства по Омской области в 2014 году составляла 58,4%, а в 2015 году возросла и составила 66,6% [5, с. 12]. Возрастная структура парка автобусов за 2014-2015 годы представлена на рисунке 3.

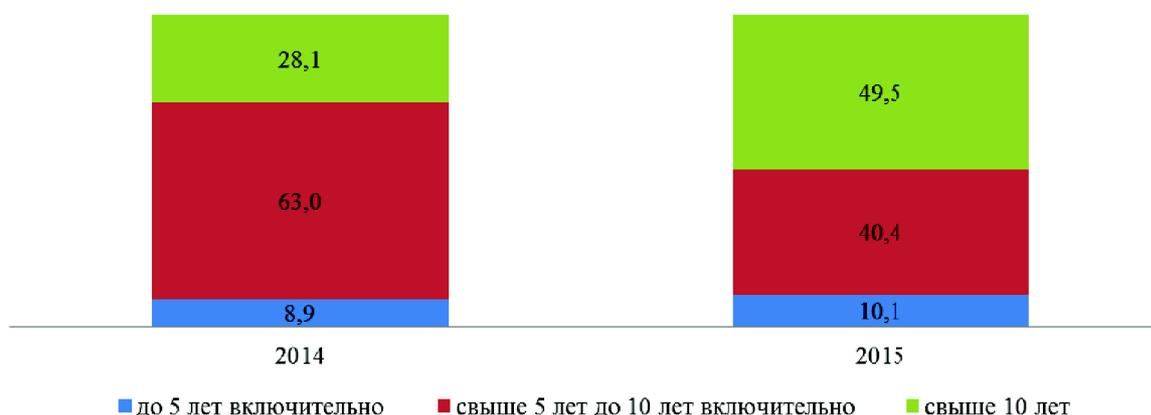


Рис. 3. Возрастная структура парка транспортных средств (автобусы) в зависимости от пребывания в эксплуатации с момента выпуска заводом-изготовителем по Омской области за 2014-2015 гг., % [4, с. 47]

Количество автобусов со сроком эксплуатации свыше 10 лет в 2015 году увеличилось на 76,2%, до 5 лет – на 13,5%. Сложившаяся ситуация быстрого устаревания парка транспортных средств является критичной, и негативно сказывается на качестве оказываемых услуг, приводит к снижению пассажиропотока, в связи с чем ухудшается финансовое положение предприятий.

Увеличение на 13,5% автобусов со сроком эксплуатации до 5 лет является положительным показателем, но недостаточным в современных условиях. В основном обновление происходит среди автобусов малого и среднего класса, принадлежащих субъектам малого предпринимательства. Субсидирование пассажирских автотранспортных предприятий на приобретение нового подвижного состава отсутствует, а приобретение автобусов в лизинг силами муниципальных предприятий при существующем уровне конкуренции не является экономически целесообразным. В результате количество подвижного состава в эксплуатации муниципальных предприятий снижается, частных перевозчиков – увеличивается, что приводит к перераспределению пассажиропотока в пользу частных перевозчиков.

В муниципальной программе цель развития пассажирских перевозок формулируется как «гарантированное и эффективное удовлетворение

потребностей населения в безопасных, доступных и качественных услугах пассажирских перевозок...» [1]. Данная цель предполагает достижение социальной эффективности перевозок, которая может быть достигнута только в случае органичного сочетания различных форм собственности, а также наличия автобусов разной пассажироместимости.

В городе проживают люди с особенностями физического развития, инвалиды, молодые родители с маленькими детьми, все эти категории населения не могут комфортно перемещаться в автобусах малого и среднего класса. Для инвалидов-колясочников предусмотрены автобусы большого класса со специальным оборудованием, большая накопительная площадка автобусов большого и особо большого класса позволяет проехать в общественном транспорте с детской коляской или крупногабаритным багажом. Транспортные услуги должны предоставляться с учетом потребностей всех категорий населения, поэтому необходимо наличие транспорта разной пассажироместимости и класса.

В настоящее время в муниципальных предприятиях наблюдается снижение пассажиропотока, которое приводит к ухудшению финансового результата деятельности организаций транспорта (рисунок 4) [8].

Данные на рисунке 4 отражают финансовые результаты без учета субъектов малого

предпринимательства. Наблюдается снижение прибыли всех организаций транспорта на 61,8%, в том числе автотранспортных предприятий. В 2015 году доля убыточных организаций транспорта составила 31,3%, из них по автомобильному

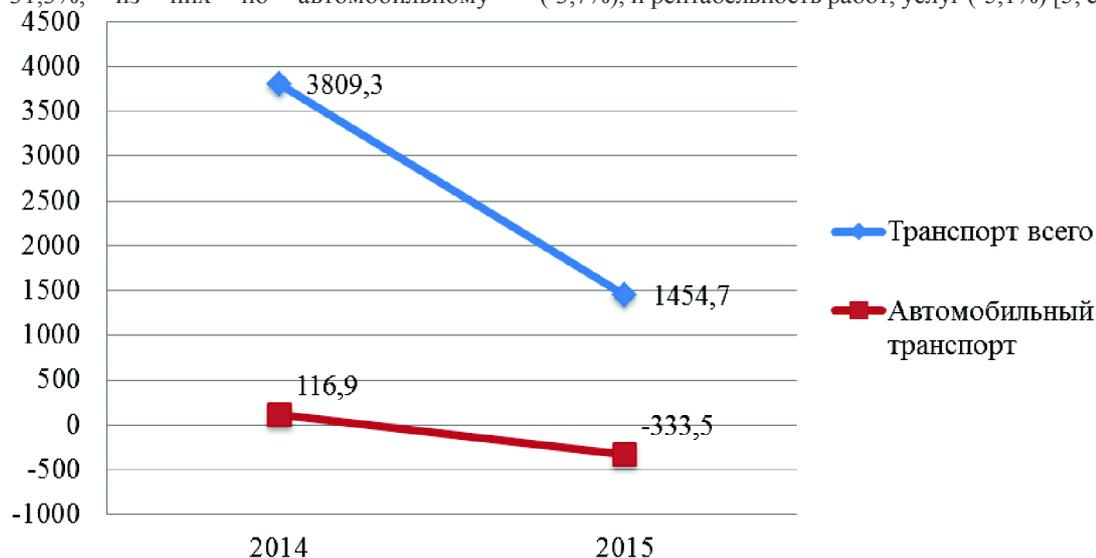


Рис. 4. Сальдированный финансовый результат деятельности организаций транспорта Омской области за 2014-2015 годы, млн. руб.

Существует два пути повышения рентабельности: увеличение доходов или снижение затрат (или комбинация данных направлений). Второй путь имеет ограничение, связанное с минимальным уровнем расходов, необходимых для осуществления определенного вида деятельности. Так как пассажирские автотранспортные предприятия располагают большим парком транспортных средств и соответствующей территорией с административно-управленческими подразделениями и стояночными боксами, то они несут большие издержки на содержание этих территорий, которые можно оптимизировать до определенного значения, но полностью исключить невозможно. Таким образом, для муниципальных предприятий первоочередной задачей становится увеличение доходов, основой которых является рост пассажиропотока.

Многих пассажиров автотранспортные предприятия Омска потеряли в связи с введением в маршрутных такси возможности оплаты проезда льготными картами и проездными билетами. Решающую роль сыграла установленная в начале 2016 года стоимость проезда в автобусах общего пользования наравне с маршрутными такси. В совокупности произошло резкое снижение пассажиропотока, которое привело к росту убытков автотранспортных предприятий, снижению окупаемости большинства маршрутов, увеличению временных интервалов движения автобусов и практически полному отсутствию возможности

передвижения муниципальным транспортом в вечернее время суток и выходные дни.

Огромная проблема возникает в связи с устареванием подвижного состава, в результате ухудшается качество предоставления услуг и снижается социальная и экономическая эффективность перевозок.

Таким образом, в настоящее время накопился целый комплекс проблем в сфере пассажирских перевозок города Омска, для их решения необходим пересмотр принципов работы пассажирских автотранспортных предприятий. Для этого необходим целый комплекс мероприятий, который частично реализуется в настоящее время: например, в марте 2017 года Администрацией города Омска проведен открытый конкурс на выполнение работ «Совершенствование маршрутной сети общественного пассажирского транспорта города Омска», победителем которого стал ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет» [7]. Работа по совершенствованию маршрутной сети должна способствовать улучшению транспортной инфраструктуры Омска, повышению безопасности перевозок, снижению нагрузки на автомагистраль и остановочные пункты. Данное мероприятие муниципальной программы находится в стадии выполнения.

Еще одним направлением, вытекающим из предыдущего, по мнению авторов, должна стать работа по согласованию маршрутов, графиков движе-

ния и интервальности между перевозчиками частной и муниципальной форм собственности. Правила, предъявляемые перевозчикам, должны быть одинаковыми для всех, независимо от организационной формы и количества транспортных средств.

Деятельность муниципальных предприятий в настоящее время убыточна, но перевозки пассажиров силами перевозчиков частной формы собственности не позволят реализовать социальную функцию: малая вместимость затрудняет проезд населения в часы пик, а чрезмерное скопление людей способствует росту напряженности и снижает безопасность перевозок и дорожного движения. Таким образом, необходимо

способствовать развитию муниципальных предприятий.

Одним из факторов улучшения финансового результата деятельности пассажирских автотранспортных предприятий является обновление парка транспортных средств, способствующее снижению затрат на горюче-смазочные материалы, ремонтный фонд и автошины. В связи с низким пассажиропотоком целесообразно использование автобусов среднего класса для городских перевозок с одновременным уменьшением временного интервала. Примеры автобусов для городских перевозок приведены в таблице 3.

Таблица 3

Автобусы среднего класса для городских перевозок

Марка	Общее количество мест (в т. ч. посадочных)	Двигатель	Экологический стандарт
ПА3-320412	60 (21+1), 57 (24+1)	Дизельный	с 4 квартала 2011 г. EURO-4
КАВ3-4238 «Аврора»	44 (39), 40 (35)	Дизельный	с 2012 г. EURO-4
КАВ3-4270	84 (28+1 инв.)	Дизельный	EURO-5
ГАЗ «Курсор»	72 (23+1 инв.) или 79 (23+0 инв.); 75 (18+1 инв.) или 82 (18+0 инв.)	Дизельный	EURO-5
ОЛИМП-midi	72 (25)	Дизельный	EURO-4, EURO-5
Hyundai A20 4.0D	48 (24)	Дизельный	EURO-4

Приобретение нового подвижного состава требует значительных финансовых затрат. Чтобы снизить нагрузку на бюджет, можно реализовать мероприятия по приобретению подвижного состава в лизинг, который частично будет субсидировать бюджет, частично – муниципальные предприятия. Таким образом, финансовая нагрузка будет распределена между всеми участниками сферы перевозок. Для реализации подобного мероприятия необходим пересмотр работы частного транспорта: например, повышение стоимости проезда в маршрутных такси и поддержание стоимости проезда в муниципальном транспорте на прежнем уровне. В таком случае пассажиры смогут выбирать между экономией времени на поездку и экономией денежных средств.

Одним из вариантов увеличения поступлений в бюджет может стать рост стоимости лицензии на пассажирские перевозки, так как в настоящее время стоимость лицензирования достаточно мала.

Из вышеизложенного можно сделать вывод, что основные задачи муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства и транспортной системы», а в частности, подпрограммы «Организация транспортного обслуживания населения и обеспечение устойчивого, надежного, безопасного функционирования городского пассажирского транспорта» выполнены не в полной мере, так как прошла только половина срока исполнения программы. Но необходимо отметить, что Департаментом транспорта проведена большая работа: заключены договоры с перевозчиками, убраны нелегальные маршрутные такси, микроавтобусы заменены на автобусы средней вместимости, проводится обследование существующей маршрутной сети.

Для выполнения целей программы в полном объеме необходима дальнейшая работа в направлении стабилизации уровня конкуренции, оптимального и справедливого распределения маршрутов между перевозчиками муниципальной и частной форм собственности.

Библиографический список

1. Муниципальная программа города Омска «Развитие дорожного хозяйства и транспортной системы». Утверждена постановлением Администрации города Омска от 14 октября 2013 г. № 1172-л (в редакции Постановления Администрации города Омска от 19 мая 2017 г. № 451-п);
2. Приказ департамента транспорта Администрации города Омска от 23 марта 2016 г. № 21 «О реестре муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах города Омска» // Система Гарант.

3. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2016: Стат. сб. / Росстат. – М., 2016. – 1326 с.
4. Транспорт и связь в России. 2016: Стат. сб. / Росстат. – М., 2016. – 112 с.
5. Транспорт и связь Омской области в 2014-2015 годах: Стат. сб. / Омкстат. – Омск, 2016. – 72 с.
6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в редакции распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014 г. № 1032-р).
7. Официальный сайт Администрации города Омска [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://admomsk.ru/>.
8. Официальный сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Омской области: статистические данные [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://omsk.gks.ru/>.
9. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики: статистические данные [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gks.ru/>.

References

1. Municipal'naja programma goroda Omska «Razvitie dorozhnogo hozjajstva i transportnoj sistemy». Uтверzhdena postanovleniem Administracii goroda Omska ot 14 oktjabrja 2013 g. № 1172-I (v redakcii Posta-novlenija Administracii goroda Omska ot 19 maja 2017 g. № 451-p).
2. Prikaz departamenta transporta Administracii goroda Omska ot 23 marta 2016 g. № 21 «O reestre municipal'nyh marshrutov reguljarnyh perevozok v granicah goroda Omska» // Sistema Garant.
3. Regiony Rossii. Social'no-jekonomicheskie pokazateli. 2016: Stat. sb. / Rosstat. – М., 2016. – 1326 s.
4. Transport i svjaz' v Rossii. 2016: Stat. sb. / Rosstat. – М., 2016. – 112 s.
5. Transport i svjaz' Omskoj oblasti v 2014-2015 godah: Stat. sb. / Omskstat. – Омск, 2016. – 72 s.
6. Transportnaja strategija Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda. Uтверzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva RF ot 22 nojabrja 2008 g. № 1734-r (v redakcii rasporyazhenija Pravitel'stva RF ot 11 ijunja 2014 g. № 1032-r).
7. Oficial'nyj sajт Administracii goroda Omska [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://admomsk.ru/>.
8. Oficial'nyj sajт Territorial'nogo organa Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Omskoj oblasti: statisticheskie dannye [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://omsk.gks.ru/>.
9. Oficial'nyj sajт Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki: statisticheskie dannye [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://gks.ru/>.

TRENDS OF DEVELOPMENT OF PASSENGER MOTOR TRANSPORT OF THE CITY OF OMSK IN THE MODERN SOCIO-ECONOMIC CONDITIONS

Alexander I. Chumakov,

associate professor, Omsk state technical University

Tatiana A. Levteeva,

student, Omsk state technical University

Abstract. The article is devoted to problems of functioning and development of passenger transport of the city of Omsk in connection with the great social importance of road transport and the current difficult situation on the market of passenger transportations of the city. The authors conducted a review of the implementation of the municipal program "Development of agriculture and road transport system," one of the routines which is "the Organization of public transport services and ensuring a sustainable, reliable, safe operation of city passenger transport". Special attention is paid to the issues of increasing competition in the field of passenger transport between the enterprises of municipal and private forms of ownership. On the basis of the registry of the municipal regular routes within the city of Omsk, the authors determined the structure of carriers of Omsk by type of ownership, which showed the predominance of associations of private ownership over municipal enterprises. Also analyzed the maximum number of vehicles by types and classes, the result revealed a large number of routes, which are buses of small class. The authors consider the financial result of activities of organizations of automobile transport, we identify the key indicators that have a significant impact on their effectiveness: ridership, level of competition, greater depreciation of fixed assets, etc. In the

article the authors identify the main problems of the passenger motor transportation enterprises and ways of their solution. The main factor to improve the financial result is the increase of passenger traffic that can be achieved through competitive advantages of the services provided by transport companies. A huge role is played by the renewal of the vehicle fleet and robust fare collection system, involving the differentiation between municipal buses and taxis.

Key words: transport, transport company, passenger transport, passenger transport, passenger traffic, Park vehicles.

Сведения об авторах:

Чумаков Александр Иванович – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика и организация труда» ФГБОУ ВО «Омский государственный технический университет» (644050, Российская Федерация, г. Омск, пр. Мира, 32а), e-mail: 287@yandex.ru.

Левтеева Татьяна Александровна – студентка факультета Элитного образования и магистратуры ФГБОУ ВО «Омский государственный технический университет» (644050, Российская Федерация, г. Омск, пр. Мира, 32а), e-mail: levteeva.tatyana@mail.ru.