Музыря Н.И.

Анализ состояния и тенденций развития городского транспорта общего пользования в РФ

Четкое централизованное планирование с участием государственного и местных бюджетов – на такой основе осуществлялось развитие и функционирование городского пассажирского транспорта до 1991г. При этом этапы развития ГПТ определялись потребностями в перевозках пассажиров на среднесрочный и долгосрочный периоды (5, 10 и 15 лет). К объектам государственного планирования относились строительство метрополитена, трамвайных депо, парков для троллейбусов и автобусов, мостов, путепроводов и важнейших общегородских транспортных магистралей. В планах социально-экономического развития городов предусматривались вводы новых трамвайных и троллейбусных линий, автобусных маршрутов и объектов дорожно-мостового строительства. Имущественные комплексы ГПТ на этот период времени являлись, в основном, муниципальной и ведомственной собственностью за исключением метрополитенов, которые относились к федеральной собственности.

В 1990 году городской пассажирский транспорт (ГПТ) функционировал в 1378 городах и поселках городского типа, в том числе в 550 городах работали таксомоторы, в 1250 - автобус, в 85 - троллейбус, в 70 - трамвай и в 5 - метрополитены.

Анализ работы и развития ГПТ в доперестроечный период показывает, что характерными особенностями его функционирования в тот период являлись: ежегодное увеличение объема пассажирских перевозок; прирост общей протяженности транспортных линий и инвентарного парка подвижного состава, устойчивые цены на подвижной состав и его постоянное обновление; стабильные тарифы на проезд, комплектующие, материалы и электроэнергию, регулируемые государством; стабильное соотношение статей расходов в структуре себестоимости перевозки одного пассажира.

Таблица 1.

Перевозка пассажиров во внутригородском сообщении в целом по России, (в % к 80 г).

Виды транспорта	Объем перевозок, в % к 1980 г.		
	1980	1985	1990
Всего	100.0	111.0	126.0
в том числе:			
автобус	100.0	113.0	131.0
троллейбус	100.0	112.0	127.0
трамвай	100.0	103.0	105.0
метрополитен	100.0	110.0	123.0

Тенденция роста объема перевозок объясняется, в основном, увеличением численности городского населения, процессом бурного развития крупных городов с появлением в них значительного количества новых рабочих мест, ростом транспортной подвижности населения.

Инвентарный парк подвижного состава по отдельным видам транспорта ежегодно увеличивался на 12 -14%. Производство подвижного состава на отечественных заводах также возрастало, но этот процесс закончился в 1985 году. В этот период городской пассажирский транспорт находился в сфере так называемых обслуживающих отраслей и являлся планово-убыточным. При твердых тарифах на проезд, которые были утверждены местными органами власти еще в 1959 году, исходили из стоимости 1 пасс-км 1,5 коп. и сложившихся в то время средних дальностях поездки. Тогда доходная и расходная части были примерно равны и по итогам года давали, хотя и незначительный, но плюсовой баланс.

С ростом территории городов и средних дальностей маршрутных поездок, при сохранении тарифов, этот баланс стал изменяться в сторону значительного роста убытков. Так, в 1985 году расходы по сравнению с доходами увеличились: на трамвае - в 1,5 раза; на троллейбусе - в 1,2 раза; на метрополитене сохранилось превышение доходов над расходами. В 1985 году все виды ГПТ работали с убытком. Покрытие убытков осуществлялось за счет средств местных бюджетов.

Таблица 2.

Себестоимость перевозки одного пассажира

Вид транспорта	Себестоимость по годам, коп					
	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Трамвай	5.5	5.7	6.2	6.3	6.3	6.4
Троллейбус	5.6	5.8	6.1	6.1	6.2	6.2
Метрополитен	4.9	5.1	5.3	5.4	5.5	5.2
Автобус*	9.6	9.6	10.5	9.9	9.9	9.5

**) По автобусу приведены себестоимость перевозки одного пассажира в г.Москве на внутригородских и пригородных маршрутах.*

Наибольший удельный вес в структуре себестоимости составляли две статьи затрат: амортизация основных фондов (30%) и заработная плата (25%).

В 90-е годы в системе ГПТ сложились следующие формы собственности: муниципальная, ведомственная, частная и смешанная.

С разрушением плановых основ практически прекратилось развитие и значительно осложнилась эксплуатация городского пассажирского транспорта. Приспособление к новым экономическим отношениям сопровождалось негативными процессами внутри отрасли. На предприятиях

ГПТ ухудшились эксплуатационные и финансовые показатели их работы. Наиболее сложно решались вопросы развития и реконструкции улично-дорожной сети и обновление парка подвижного состава. Так, по состоянию на 1.1.1995 г. трамвайный парк России сократился по сравнению с 1992 г. на 827 единиц (5,8%). На линии эксплуатировались 1834 единицы (13,6%) трамвайных вагонов со сверхнормативным сроком службы. Троллейбусный парк за этот же период сократился на 425 единиц (3,0%), а количество амортизированных машин достигло 1140 единиц (21,2% парка). При низком коэффициенте выпуска подвижного состава на линию и общем дефиците парка упала насыщенность линий подвижным составом. По трамваю она снизалась до 2,8, по троллейбусу до 1,9 и по автобусу до 0,8 ваг(маш) в движении на 1 км двойного пути. Недостаток подвижного состава и его высокая изношенность приводили к сбоям в движении, нарушению регулярности и увеличенным интервалам движения.

Неудовлетворительное состояние материально-технической базы городского пассажирского транспорта являлось одной из основных причин снижения качества пассажирских перевозок и ухудшения безопасности движения. Существенное возрастание эксплуатационных расходов из-за роста затрат на ремонт и повышение расхода топлива и электроэнергии вследствие изношенности технических средств ухудшило финансовые показатели функционирования городского пассажирского транспорта. Частая отмена рейсов и нерегулярность движения приводили к уменьшению пассажиропотока и, следовательно, к сокращению доходов. Все это отрицательно отражалось на рентабельности работы предприятий транспорта и, как правило, приводило к отсутствию прибыли.

Предприятия автобусного и электрического транспорта, работая по тарифам, регулируемым органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации, испытывали серьезные финансовые трудности из-за их неудовлетворительного бюджетного финансирования. Недодавались средства из местных бюджетов на покрытие эксплуатационных затрат и приобретение подвижного состава, несвоевременно выплачивалась заработная плата, не обновлялся парк подвижного состава даже на уровне, необходимом для замены амортизированной его части.

Объективная потребность в дополнительном бюджетном финансировании общественного пассажирского транспорта (в первую очередь, при перевозках пассажиров в городах и в пригородном сообщении) обусловила острый кризис этой подотрасли на первом этапе реформ.

Не во всех деталях подготовленная и продуманная приватизация в секторе таксомоторных перевозок значительно ослабила и этот некогда благополучный вид деятельности. Существенно изменился характер междугородных автобусных перевозок, которые в настоящее время стали сильно коммерциализованным видом деятельности.

Общественный пассажирский транспорт и в годы реформ продолжал занимать ведущее положение в системе городского пассажирского транспорта. Ежедневно им перевозилось более 106 млн. пассажиров.

Трудности первого этапа реформ создали в этот период устойчивую тенденцию спада. По сравнению с 1990 г. объем перевозок пассажиров автобусным транспортом к 1996 г. сократился на 19%; парк - на 27,8 тысячи единиц. Количество автобусных маршрутов уменьшилось на 7,2 тысячи, парк горэлектротранспорта - на 2,1 тысячи единиц. Однако среднестатистические показатели перевозок пассажиров в 1999 г. говорят о значительном повышении объема перевозок всеми видами городского пассажирского транспорта, причем как в сравнении с 1996 г., так и по отношению к началу 90 х гг.

Процесс передачи пассажирских автобусных предприятий в муниципальную собственность, который рассматривался в начале реформ как основная тенденция структурной перестройки этого вида транспортных услуг, замедлился. Очевидно, местные органы исполнительной власти не в состоянии были принять на себя полную ответственность за обеспечение транспортного обслуживания населения в условиях хронической нехватки средств.

Городские и пригородные пассажирские перевозки, нерентабельные сами по себе в большинстве стран мира, в кризисных условиях переходного периода в России стали катастрофически убыточными. Удельный вес платы за проезд составляет в среднем не более 34 процентов от общих затрат. Снижение реальной кассовой выручки в последние годы обусловлено вынужденным повышением тарифов на фоне падения платежеспособности населения. Кроме того, чрезвычайно обострилась проблема компенсации перевозки пассажиров льготников, общее число которых в некоторых регионах достигало 65 процентов от общего числа перевозимых пассажиров. В 1999 же году покрытие убытков автотранспортных предприятий из средств местных бюджетов фактически обеспечивалось в среднем на 60 процентов.

Хронический дефицит средств заставил местные администрации разрабатывать и внедрять новые механизмы финансирования городского пассажирского транспорта. Прежде всего, речь идет о создании естественных контрактных отношений между автопредприятием и заказчиком его услуг, в роли которого выступает обычно местная администрация.

Именно такие отношения с четко определенными обязанностями и ответственностью сторон, а не безответственные "дотационные механизмы" заставляют искать реальные резервы эффективности и контролировать расходование предоставляемых бюджетных средств.

Широкое развитие в середине 90-х получили перевозки пассажиров так называемыми «маршрутными такси» малых частных фирм и индивидуальных предпринимателей. Во многих регионах эти перевозки активно

поощряются местными администрациями. Действительно, привлечение ведомственных автобусов и "маршруток" в значительной мере снимало напряженность в обеспечении транспортного обслуживания населения. Но, с другой стороны, этими мерами администрации прикрывали свою финансовую несостоятельность по обеспечению работы более доступного общественного транспорта. Ведь "льготники" перевозятся только общественным транспортом, а его заметное сокращение вызывает социальную напряженность среди этой категории граждан.

Можно сказать, что, несмотря на все проблемы и издержки начального периода реформ, для пассажирского транспорта в начале XXI века, в целом, наступил этап стабилизации, хотя и на довольно низком уровне. Определились основные пути постепенного "встраивания " этого сектора транспорта в рыночную экономику.

В I полугодии 2000 года продолжал активно формироваться рынок пассажирских транспортных услуг, где наряду со специализированными предприятиями, в основном находящимися в государственной и муниципальной собственности, начинает активно работать привлеченный пассажирский транспорт юридических лиц других отраслей экономики и физических лиц - предпринимателей. Во многих регионах Российской Федерации отбор перевозчиков различных форм собственности ведется на конкурсной основе. В последние годы транспорт общего пользования обеспечивает 85 % трудовых и бытовых перевозок в городском и пригородном сообщении, непосредственно влияя на эффективность экономики страны.

Автобусным транспортом обслуживается 1268 городов и поселков городского типа, 80630 сельских населенных пунктов (около 20000 населенных пунктов не имеют регулярного сообщения). Легковыми таксомоторами - 90 городов. Городской наземный электрический транспорт функционирует в 117 городах. Метрополитен имеется в шести крупных городах России. Кроме того, метрополитены строятся еще в пяти городах Красноярске, Омске, Казани, Челябинске и Уфе и в двух городах ведется строительство других видов скоростного внеуличного транспорта, в том числе в Москве - легкое метро и монорельсовая дорога, Волгограде – скоростной трамвай. В Санкт-Петербурге ведутся работы по организации строительства «Надземного экспресса».

Таблица 3.

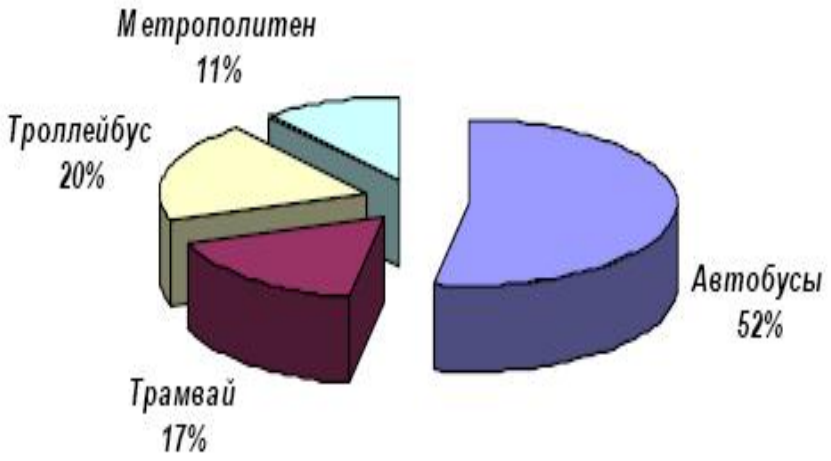
Структура перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования

Вид транспорта	Объемы перевозки, млн. пасс.	В процентах к итогу
Всего, в том числе:	38442,9	100,0
городской и пригородный автомобильный и электрический	37187,0	96,7
морской	0,6	0,001

внутренний речной	22,7	0,059
авиационный	27,3	0,08
железнодорожный	1205,3	3,16

В 2003 году объем перевозок всеми видами пассажирского транспорта с учетом привлеченного транспорта составил 39,1 млрд. чел. (96,3% к 2002 году), в том числе: автобусным – 20,8 млрд. чел., городским электрическим – 14,1 млрд. чел., метрополитеном – 4,2 млрд. чел. Пассажирооборот с учетом привлеченного транспорта составил 261,4 млрд. пасс.- км. (98,8% к 2002 году).

Структура пассажирских перевозок городским и пригородным транспортом общего пользования за 2003 год



Объем дотаций из средств региональных и местных бюджетов составил в 2003 году 27,0 млрд. руб., что позволило компенсировать 65,8% эксплуатационных убытков.

В рассматриваемый нами период произошел значительный рост стоимости проезда в городском пассажирском транспорте. Главным образом, это было связано с ростом эксплуатационных расходов, в результате чего себестоимость перевозки одного пассажира в 2001-2003 гг. изменялась следующим образом:

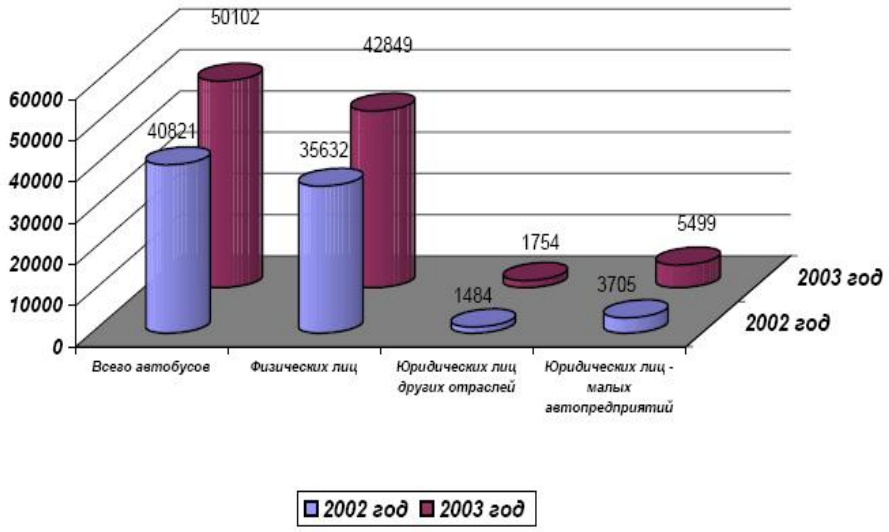
Таблица 4.

	2001	2002	% 2002/2001	2003	% 2003/2002
Автобус	1,65	1,92	116,4	2,56	133,3
Трамвай	1,09	1,41	129,4	1,81	128,4
Троллейбус	1,00	1,25	125,0	1,66	132,8
Метро	2,49	3,37	135,3	4,52	134,1

Транспортный комплекс регионов Российской Федерации насчитывает в своем составе 2020 автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки (903 грузопассажирских и 1018 пассажир-

ских предприятий). В 2002-2003 гг. наметилась тенденция увеличения привлеченных транспортных средств для пассажирских перевозок за счет частного сектора (как физических лиц, так и юридических лиц – малых авто предприятий).

Структура привлеченного транспорта для пассажирских перевозок



В настоящее время, на предприятиях транспорта общего пользования эксплуатируется около 107,5 тыс. автобусов, в том числе, используемых на маршрутах в городском и пригородном сообщениях - 82,3 тыс. единиц.

Одной из основных задач на этапе стабилизации пассажирских автоперевозок и сокращения эксплуатационных издержек, являлось обновление изношенного подвижного состава. Ежегодная минимальная потребность в обновлении автобусного парка пассажирских предприятий общего пользования составляет 12 - 15 тыс. единиц. В последние годы пополнение парка производилось на уровне 4 - 5 тыс. новых автобусов, что явно не обеспечивало даже их простого воспроизводства. Начисляемые амортизационные отчисления не позволяли аккумулировать финансовые ресурсы в объемах, достаточных даже для покрытия списываемого парка. Обновление парка автобусов общего пользования исключительно за счет региональных (местных) бюджетов в настоящее время также представляется нереалистичным, учитывая постоянный дефицит региональных бюджетов на протяжении последних лет.

В 2003 году автобусным транспортом предприятий на коммерческой основе с учетом привлеченного транспорта перевезено 20,8 млрд. пассажиров (98,1% по сравнению с 2002 годом), из них привлеченным транспортом физических лиц перевезено 2,6 млрд. пассажиров (на 30,0% боль-

ше, чем за 2002 год). Пассажирооборот с учетом привлеченного транспорта составил 164,9 млрд. пасс. - км (100,1% к уровню 2002 года).

Наибольшее количество пассажиров – 17,5 млрд. было перевезено автобусами подотрасли «Автомобильный транспорт». Пассажирооборот составил 135,0 млрд. пас-км. (95,7% к 2002г.). В 15 регионах возросли по сравнению с 2002 годом объемы перевозок пассажиров и пассажирооборот, например, в областях: Архангельской – 2,5% и 3,8%, соответственно Воронежской – на 3,6% и 4,6%, Ростовской – 5,9% и 15,6%, Сахалинской – 4,9% и 11,3%, Москве – 10,4% и 19,4% , в республиках: Алтай – 2,3 и 13,7%, Ингушетия – на 15,8% и 19,3% и др.

В 59 регионах объемные показатели ухудшились. Резко снизилось количество перевезенных пассажиров и пассажирооборот в областях: Калужской – на 20,2% и 9,0%, Кировской – 20,2% и 26,7%, Тамбовской – 19,5% и 15,8%, Ульяновской – 35,1% и 38,6%, Оренбургской – 20,2% и 5,5%, Читинская – 31,2% и 19,1%, Краснодарском крае – 20,2% и 14,2%, республиках: Коми – на 18,3% и 12,4%, Чувашия – 20,3% и 14,9%.

В этот же период продолжает развиваться тенденция увеличения объема перевозок, выполненных на коммерческой основе.

За 2003 год доходы, полученные от работы автобусов на всех видах сообщения составили 52738,5 млн. рублей, в том числе на городских и пригородных маршрутах – 39118,5 млн. рублей (с учетом субсидий, полученных из бюджетов всех уровней на компенсацию льготного проезда граждан и покрытие убытков). Эксплуатационные расходы соответственно составили всего - 65260,5 млн. рублей (112,2% к 2002 г.), городское и пригородное сообщение - 51953,0 млн. руб. (111,9% к 2002 г.). Не покрытые дотацией убытки на городских и пригородных маршрутах - 12834,5 млн. рублей.

Несмотря на тяжелое финансовое положение пассажирских автотранспортных предприятий общего пользования, не было допущено резкого снижения объемов перевозок населения благодаря активной деятельности органов местного самоуправления по привлечению юридических и физических лиц для обслуживания регулярных автобусных маршрутов. В 2003 году на указанных перевозках было зарегистрировано более 64,1 тысячи привлеченных операторов, которые осуществили перевозки 3,0 млрд. пассажиров или свыше 14,4% от общего объема перевозок пассажиров автобусами.

В 2003 году в 1307 городах и районах Российской Федерации заключены договора между органами исполнительной власти на местах и пассажирскими автотранспортными предприятиями на выполнение пассажирских перевозок и обеспечение финансирования убытков от обслуживания льготных категорий пассажиров на основе использования расчетных тарифов.

Итак, краткий анализ состояния и тенденций развития городского пассажирского транспорта позволяет выделить ряд проблем, тормозящих

развитие этой важнейшей отрасли: несоответствие правовой базы городского пассажирского транспорта новой системе экономических отношений;

-недостаточное развитие контрактных отношений между местными администрациями и организациями, осуществляющими перевозки по их заказу; отсутствие эффективных схем финансирования обновления парка подвижного состава; отсутствие эффективных механизмов компенсации установленных на федеральном и региональном уровнях льгот по проезду отдельных категорий граждан.

Решение обозначенных проблем на государственном и местном уровнях позволят, с одной стороны, ввести жесткие правила регулирования пассажирских перевозок, с другой, более активно использовать частный капитал для развития этой отрасли экономики.

Таблица 5.

	2001	2002	% 2002/2001	2003	% 2003/2002
Автобус муниципальный	3,21	4,24	132,1	4,73	111,6
Автобус коммерческий	4,11	5,42	131,9	5,93	109,4
Трамвай	3,29	4,51	137,1	4,72	104,7
Троллейбус	3,16	4,27	135,1	4,62	108,2
Метро	4,56	6,09	133,6	6,13	100,7
Индекс потребительских цен	118,8	115,1	-	112,0	-
Средняя заработная плата	3263	4392	134,6	5512	125,5