

ПРОБЛЕМЫ ДИНАМИКИ ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ УСТОЙЧИВОГО
РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СЕВАСТОПОЛЯ

Новая концепция устойчивого развития регионов и городов в зарубежной экономической теории и практике предполагает создание и поддержание условий, при которых функционирование социально-экономических систем должно происходить стабильно по вектору роста с интенсивным использованием всех видов ресурсов. В этом сложном процессе важное место занимает инфраструктурный комплекс регионов и городов, в котором одну из ведущих функций выполняет транспортная система, поскольку она осуществляет и предопределяет перемещение в пространстве и во времени всех объектов реального мира: людей, грузов и процессов. При этом особенностью транспортной сферы общественного производства является то, что она включает огромные по затратам погрузочно-разгрузочные и складские операции во всех отраслях народного хозяйства страны, охватывая около 20% общей численности рабочих и составляющей только в машиностроении более 25% всех затрат на производство продукции (без затрат на материалы).

Как показывают исследования, эти затраты растут под действием увеличения парка транспортных средств, численности занятых работников, усложнения процесса сервиса, удлинения грузо- и пассажиропотоков, применения дорогостоящего современного оборудования для коммуникаций и так далее.

В современных условиях научно-технического прогресса, повышения уровня комплексной механизации и автоматизации процессов магистрального и промышленного транспорта, интенсификации технологических процессов, концентрации, специализации и децентрализации транспортных систем значительно усиливается влияние экономики и организации системы транспорта на социально-экономическую эффективность функционирования и развития предприятий, городов, регионов и страны в целом.

Следовательно, проблему транспорта следует рассматривать в комплексе с другими важными проблемами на уровне региональной экономики, которые в данном случае выступают в качестве условий и факторов сложной, открытой и динамичной системы. Именно системный подход является наиболее приемлемым механизмом решения транспортных проблем, поскольку он предполагает возможность достижения синергетической (системной) эффективности, а также возможность программно-целевого управления этим процессом. В его основе лежит методология формирования стратегии развития объектов, ориентированных на динамику компонентов рынка и использования результатов маркетинговых исследований и альтернативных моделей выбора оптимальных вариантов управленческих решений различного ранга менеджеров.

Мировая теория в области менеджмента дала практике достаточно прогрессивный инструментарий управления рассматриваемыми процессами, который стали именовать программно-целевым методом управления и который нашел широкое применение во многих странах, в том числе и в Украине. Причем он существует в нашей стране достаточно продолжительный период, охватывающий годы советской системы хозяйствования и становления рыночной экономики в Украине, как в масштабах страны, так и в отдельных областях и регионах.

Примером такой модели управления экономикой на уровне региона могут служить документированные решения по функционированию и развитию Севастопольского региона за последние десять лет. Так, в соответствии с «Концепцией экономического и социального развития города Севастополя до 2010 года», утвержденной решением городского Совета №303 от 18.08.99г. группой ученых, руководителей и специалистов города под нашим научным началом разработана «Региональная программа «Транспорт» на период 2002-2005 гг.».

Вполне логичным представляется вопрос о том, насколько авторам разработки удалось установить и обосновать закономерности динамики исследуемой отрасли экономики региона, имеющей судьбоносное значение в решении социальных проблем в настоящее время и в перспективе. Достаточно обратиться к некоторым данным, которые характеризуют поведение исследуемой региональной транспортной системы Севастополя (РТСС). При этом еще раз

подчеркнем, что в основе методологии разработки программы лежит системный подход, предполагающий представление управляющего блока и управляемого блока (объекта управления) как органического единства двух подсистем единой системы, имеющей быстро изменяющуюся многофакторную внутреннюю и внешнюю среду с трудно прогнозируемым вектором поведения и конечных последствий.

Итак, для характеристики действующей и проектируемой Транспортной системы Севастопольского региона необходимо было сформулировать ее цели, задачи и структуру, чтобы дать количественную и качественную оценку их настоящих и будущих уровней достижения.

Целью РТСС является обеспечение эффективного, современного, полного, устойчивого, надежного и безопасного транспортного обслуживания клиентов (граждан, предприятий) Севастопольского региона. В соответствии с указанной целью основными задачами РТСС являются следующие:

- обеспечение соблюдения законных прав жителей, гостей и предприятий города на удовлетворение их потребностей в качественном обслуживании основными видами городского транспорта общего пользования;
- обеспечение безопасного и устойчивого функционирования городского транспорта общего пользования;
- обеспечение необходимых темпов, объемов и пропорций развития экономики основных структурных составляющих региональной транспортной системы;
- внедрение в транспортную систему последних достижений науки и передового опыта;
- создание необходимых предпосылок для активного и стабильного инвестирования приоритетных направлений и проектов совершенствования транспортной системы региона;
- создание равных условий для развития производственной деятельности предприятий транспорта общего пользования различных форм собственности;
- привлечение и оказание поддержки владельцам альтернативных транспортных средств – субъектам малого бизнеса;
- разработка системы мер по координации работы основных видов транспорта общего пользования, включая обеспечение условий для их работы в особых условиях;
- обеспечение охраны окружающей природной среды от вредного воздействия транспорта.

Город Севастополь является комплексным транспортным узлом государственного и международного значения. Региональная транспортная политика, определенная «Концепцией социально-экономического развития города Севастополя на период до 2010 года», направлена на стабилизацию производственной деятельности и приоритетное развитие электротранспорта как наиболее доступного, экологически чистого и безопасного вида транспорта общего пользования, но при условии обеспечения необходимой достаточности других видов транспорта общего пользования.

В Программе «Транспорт» рассматриваются состояние и пути развития и совершенствования трех основных составляющих структуры региональной транспортной системы – дорожной сети, предприятий основных видов городского транспорта общего пользования и системы управления основными видами городского транспорта общего пользования. Она охватывает сферы деятельности транспортных предприятий всех форм собственности, выполняющих городские и пригородные пассажирские и грузовые перевозки электротранспортом, автомобильным и морским видами транспорта общего пользования на основе договоров с органами городской исполнительной власти.

Транспортная система нашего региона характеризуется динамикой рынка перевозок, представленного данными табл. 1.

В приведенной таблице пассажирские перевозки даны без учета перевозок маршрутными такси. Темпы роста грузовых перевозок в перспективе будут выше пассажирских примерно на 30% с учетом прогнозов развития экономики региона и международных торговых связей.

Таблица 1
Динамика структуры рынка перевозок Севастопольского региона за 1998-2005 гг.

Виды перевозок	Объем показателей по годам					
	1998	1999	2000	2001	2002 прогноз	2005 прогноз
Пассажирские, тыс. чел.	163393	176829	181832	191000	200000	210000
Грузовые, тыс. т.	7080,3	8843,0	7098,7	8131,4	8760,7	11250,8

Основными исполнителями рынка работ и услуг по перевозке пассажиров городским транспортом общего пользования являются предприятия, приведенные в табл. 2.

Таблица 2
Предприятия транспортной системы Севастопольского региона

Предприятие	Численность перевозки пассажиров, млн. чел.			
	1999	2000	2001	2005
ГКП «Севтроллейбус»	158.8	170.0	172.2	192.5
ОАО «АТП-14330»	10.1	13.0	13.2	15.4
ЗАО «АТП «Северная»	-	2.9	3.2	3.3
Маршрутные такси	8.6	15.0	15.0	16.5
Гос. предп. Сев. Мор. торговый порт	4.8	4.9	5.3	5.8
ООО КДЦ «Боливар»	-	-	3.7	3.8
Всего:	182.3	205.8	212.6	237.3

Как видно из таблицы, основным перевозчиком пассажиров является троллейбусное хозяйство города. По предприятиям всех видов транспорта численность пассажиропотоков имеет тенденцию роста по фактическим данным и прогнозам. При низких темпах прироста населения региона это объясняется увеличением притока людей из ближнего и дальнего зарубежья в летние периоды времени. Рекреационная привлекательность нашего региона и в дальнейшем будет расти, что приведет к увеличению пассажиропотоков в городе.

Сфера производственной деятельности предприятий транспорта общего пользования всех форм собственности в настоящее время характеризуется данными, приведенными в табл. 3.

Таблица 3
Транспортные характеристики предприятий РТСС

Предприятие	Количество маршрутов, шт.		Количество транспортных средств, шт.		Протяженность маршрутов, км.	
	город	пригород	город	пригород	город	пригород
ГКП «Севтроллейбус»	14	-	175	-	271,4	-
ОАО «АТП-14330»	23	5	46	5	388,5	187,5
ЗАО «АТП «Северная»	5	5	5	6	64,5	297,0
Маршрутные такси	54	9	505	39	Нет данных	
ГП СМТП	3	1	4	-	21,5	14,9
ООО КДЦ «Боливар»	3	2	4	-	9,1	22,5
Всего:	102	22	739	50	766	521,9

Из этих и других данных следует, что основным перевозчиком пассажиров в городе является ГКП «Севтроллейбус», его доля составляет примерно 81% от общего количества перевезенных пассажиров.

Доля автобусных перевозок составляет около 15%, в том числе автобусные предприятия перевозят около 8%, то есть немногим более половины от общего числа пассажиров, перевезенных автобусами, а маршрутные такси перевозят не менее 7%, что является следствием недостаточного количества автобусов большой вместимости, выполняющих рейсы на городских и пригородных маршрутах, а также возникновения новых маршрутов, не используемых автобусными предприятиями.

Перевозки пассажиров морскими катерами составляют 4% от общего количества перевезенных пассажиров.

Из анализа рынка перевозок вытекают следующие выводы:

1. Наблюдается тенденция устойчивого роста объема перевозок на 2-4% ежегодно, что является следствием активизации социально-экономических процессов.

2. Наполняемость рынка перевозок услугами транспорта общего пользования недостаточна вследствие ограниченности троллейбусных маршрутов в жилых микрорайонах Камышовый бухты и Балаклавы, недостаточного количества транспортных средств большой вместимости и плохого технического состояния гидротехнических сооружений (причалов) ГП СМТП.

3. Недостаточна сеть транспортных магистралей, обеспечивающих рациональное движение транспорта, минуя центр города.

4. Недостаточна пропускная способность дорог в районе железнодорожного вокзала, ряда улиц центральной части города.

5. Наиболее массовым перевозчиком на последующие годы остается электротранспорт, требующий существенных изменений в количественном и качественном составе. Эта же проблема касается других видов транспорта региона.

О состоянии пассажирского транспорта общего пользования можно судить по данным табл.4.

Таблица 4

Обеспечение транспортными средствами предприятий РТСС

Предприятия	Количество транспортных средств в наличии, ед.	Остаток ресурса, %	Количество постоянно работающих транспортных средств, ед.	Потребность в транспортных средствах, ед.	Дефицит транспортных средств, ед.
1. ГКП «Севтроллейбус»	251	32,0	175	210	35
2. ОАО «АТП – 14330»	103	10,9	51	81	30
3. ЗАО «АТП «Северная»	28	7,0	11	17	6
3. Маршрутные такси	650	-	544	-	-
4. ГП СМТП:					
- катер	23	5,0	8	16	8
- паромы	2		1	2	1

Из таблицы видно, что остаток установленного календарного ресурса эксплуатации подвижного состава всех транспортных предприятий (кроме маршрутных такси) не обеспечивает потребности рынка перевозок. Практически без установленного календарного ресурса подвижного состава находятся автобусные предприятия: в ОАО «АТП – 14330» средний срок эксплуатации автобусов – 10 лет, остаток технического ресурса – 10,9%, в ЗАО «АТП «Северная» средний срок

эксплуатации автобусов – 12 лет, а календарный срок службы исчерпан полностью. ГП «Севастопольский морской торговый порт» работает с использованием катеров и паромов, остаток технического ресурса которых составляет около 5%, что также указывает на негативное состояние основных фондов предприятия. Данные предприятий также свидетельствуют о низком уровне интенсивного и экстенсивного использования транспортных средств. Так, в ГКП «Севтроллейбус» коэффициент использования троллейбусов в среднем составляет 0,7. Коэффициенты использования автобусов в ОАО «АТП – 14330» и ЗАО «АТП «Северная» составляют соответственно 0,5 и 0,38, а катеров ГП СМТП – 0,35. Одна из главных причин в том, что значительное количество единиц транспорта не используется из-за несоответствия их технического состояния нормам эксплуатации.

Как показывает анализ, указанные и другие причины отрицательно повлияли на эффективность деятельности рассмотренных предприятий. Так, ГКП «Севтроллейбус» при наличии 76,3% подвижного состава, которые выработали нормативный технический ресурс и превысили допустимый срок эксплуатации, тратит огромные средства на капитальный и средний ремонт машин. Только на капитальный ремонт в 2002 г. планируется израсходовать средства, эквивалентные затратам на приобретение пяти новых троллейбусов по полному расчету или семнадцати троллейбусов по лизингу. При этом стоимость ремонтов ежегодно вырастает не менее чем на 25% по сравнению с предыдущим периодом. Предприятие работает с убытком при наличии нестабильных поступлений из городского бюджета денежных компенсаций за перевозку льготных категорий пассажиров. Кредиторская задолженность за последние годы более чем в 30 раз превышает дебиторскую и поэтому предприятие является неплатежеспособным. Расчеты показывают, что при прогнозируемом росте объемов перевозок электротранспортом необходимо ежегодное пополнение подвижного состава не менее 25 единиц, что требует значительных средств для инвестирования предприятия.

Автобусный парк ОАО «АТП – 14330» по срокам эксплуатации на сегодня более чем на 86% выработал календарный ресурс, а к 2006 г. он будет выработан на 100%. За последние годы наблюдается отток платных пассажиров на маршрутные такси. Сохраняется тенденция повышения убыточности от пассажироперевозок, увеличение кредиторской задолженности, которая более чем в два раза выше дебиторской. Средний доход от одной поездки в 2001 г. по сравнению с 2000 г. возрос в городе на 4%, в пригороде – на 27,5%.

В Программе предусматривается альтернативный подход при выборе решений отдельных проблем. Так, с целью снижения финансовой нагрузки на бюджеты разных уровней. Программа «Транспорт» предполагает приобретать транспортные средства по второму варианту, предполагающему лизинговую схему, согласно которой из местного бюджета финансируется только первая часть стоимости заказа. Последующие проплаты производятся предприятиями за счет своей прибыли.

В Программе обосновываются прогнозные показатели динамики роста доли коммунальной собственности в уставных фондах акционерных предприятий транспорта общего пользования. Приобретение имеющихся в продаже акций ОАО «АТП – 14330», ЗАО «АТП «Северная» увеличивает долю города в уставном фонде этих предприятий, позволяет сохранить социально важные предприятия транспорта общего пользования для обеспечения потребностей граждан, войти коммунальной собственностью в состав акционеров ОАО «АТП – 14330» и ЗАО «АТП «Северная», создать экономические условия для осуществления органами местной власти активного управления производственной деятельностью предприятия в интересах жителей города, а также полностью удовлетворить потребности населения города, включая жителей Балаклавы и Северной стороны, в автобусных перевозках.

Выполнение условий Программы по приобретению транспортных средств с участием коммунальной собственности постепенно повышает ее долю в уставных фондах акционерных автопредприятий от 30,44% до 67,3% в зависимости от варианта покупки ценных бумаг и имущества.

Важным направлением повышения эффективности РТСС является совершенствование системы управления рынком работ и услуг в области междугородней и международной деятельности городских транспортных предприятий.

Предлагаемая программой «Транспорт» схема организации управления городским транспортом предусматривает, что улучшение организации работы городского транспорта общего пользования будет происходить за счет развития механизма взаимовыгодных договорных отношений между транспортными предприятиями и специально созданным местными органами самоуправления коммунальным предприятием «Севастопольтранссервис», на которое горадминистрацией будут возложены обязанности по осуществлению всех организационно-координационных и диспетчерских функций по обеспечению качественного выполнения городских пассажироперевозок и в соответствии с требованиями действующего законодательства. А это, в свою очередь, позволяет создать действенную систему стратегического менеджмента Региональной транспортной системы Севастополя, способной обеспечить достижение важнейших социально-экономических целей и синергетической эффективности в нашем перспективном регионе Украины.