

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНАХ РОССИИ

И. Н. Лавриков, Н. В. Пеньшин

*Кафедра «Организация перевозок и безопасность дорожного движения»,
ФГБОУ ВПО «ТГТУ»; avto@mail.tambov.ru*

Ключевые слова и фразы: автомобильный транспорт; пассажирские перевозки; сегментация рынка; финансовый результат.

Аннотация: Предложено повысить экономическую эффективность и конкурентоспособность пассажирских перевозок автомобильным транспортом в регионах Российской Федерации. Проанализированы показатели использования пассажирского автомобильного транспорта в субъекте Российской Федерации – Тамбовская область: число перевезенных пассажиров, пассажирских автобусов, выполненных рейсов; индексы тарифов; сальдированный финансовый результат деятельности организаций. Проведена группировка и сегментация потребительских автотранспортных услуг в областном центре – городе Тамбов. Показаны критерии оценки: размер сегмента, периодичность пользования автобусами, возможный уровень тарифа в сегменте, требования к качеству предоставляемых услуг. Определены причины неэффективности пассажирских перевозок и предложены меры по их оптимизации.

В настоящее время пассажирские перевозки автотранспортом являются основной социально-экономического развития территорий. На современном этапе развития региональной экономики России актуально становление новых, более эффективных механизмов управления на автомобильном транспорте, формирование нового транспортного законодательства, совершенствование механизмов взаимодействия перевозчиков и органов власти, установление новых форм транспортного обслуживания населения.

Результатом деятельности региональных органов власти и местного самоуправления по организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом является совокупный социально-экономический эффект. Социальным эффектом является повышение качества регулярных перевозок, в том числе безопасности перевозок пассажиров. Экономический эффект выражается в снижении бюджетной нагрузки, развитии добросовестной конкуренции между перевозчиками. Повышения экономической эффективности можно добиться увеличением социально-экономического эффекта или снижением организационных затрат. Основанием для повышения эффективности организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом является целый ряд проблем пассажирского автотранспорта общего пользования в регионах, влияющих на его нормальное функционирование и стабильное развитие.

Организация регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом в условиях рынка и конкуренции оказывает влияние на развитие системы

транспортного обслуживания населения, и, следовательно, повышение эффективности этой деятельности на данный момент является очень актуальным.

В качестве основного региона для анализа организации пассажирских перевозок рассматривается Тамбовская область. По многим показателям данный субъект Российской Федерации является типичным для Центрального федерального округа. В 2012 году в Тамбовской области перевезено пассажирским транспортом 104,6 млн человек, из них автобусами 92,9 млн человек, что составило 89 % [1, с. 17]. Данные показатели выделяют пассажирский автотранспорт как один из самых востребованных в регионе. Соответственно он является социально значимым, особенно в муниципальных образованиях с недостаточной инфраструктурой и низкими доходами граждан, где приобретение личного автомобиля практически невозможно. При этом нагрузка на автобусы общего пользования в 2009 – 2012 годах выросла в отличие от железнодорожного транспорта [1, с. 17] (рис. 1).

Пригородное пассажирское сообщение в Тамбовской области также основано на автоперевозках: перевезено автобусами 4200 тыс. чел., что составило 65,7 %, железнодорожным транспортом – 2189 тыс. чел. (34,3 %) [1, с. 18].

Однако число пассажирских автобусов в области хоть и растет (в абсолютных значениях), но достаточно медленными темпами, при этом не всегда за счет нового транспорта. Часто приобретаются подержанные (бывшие в употреблении) автобусы, что негативно сказывается на экономической эффективности и экологичности перевозок. В таблице показано сравнение показателей пассажирского автотранспорта в Тамбовской области за 2000, 2011 и 2012 годах [1, с. 20, 33].

При том, что на пассажирские автоперевозки постоянно растут тарифы, которые регулируются государством, это не оказывает должного влияния на их развитие. На автобусные перевозки тарифы возрастают ежегодно максимальными темпами по сравнению с другими видами пассажирских перевозок [1, с. 87] (рис. 2).

По данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Тамбовской области сальдированный финансовый результат деятельности организаций автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта в 2012 году составил убыток в сумме 4757 тыс. р. Из всех предприятий пассажирского автотранспорта только 22,2 % получили прибыль, которая составила всего

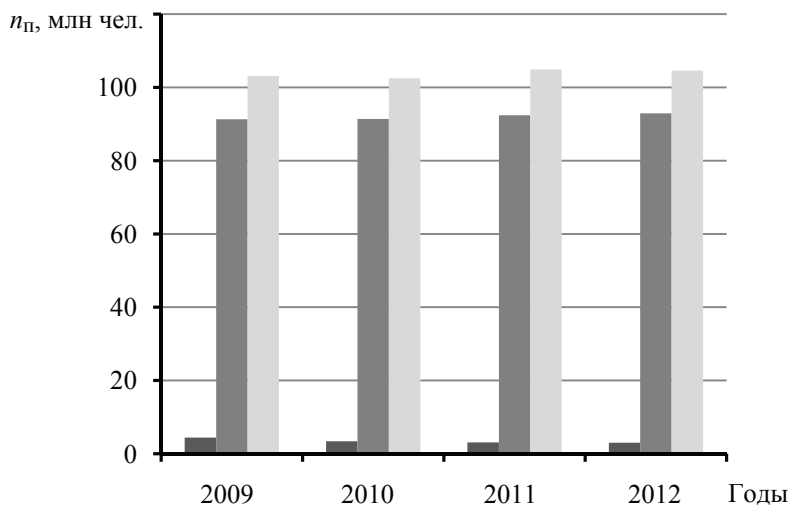


Рис. 1. Число пассажиров $n_{п}$, перевезенных транспортом в Тамбовской области за 2009 – 2012 гг.:

■ – железнодорожный; ■ – автобусный; ■ – всего

**Показатели пассажирского автотранспорта
в Тамбовской области за 2000, 2011 и 2012 гг.**

Показатель	2000	2011	2012
Число пассажирских автобусов, шт.	2130	1260	1307
Число автобусов на 100 тыс. чел. населения	55	15	15
Число рейсов, выполненных автобусами, тыс.	1039	302	235

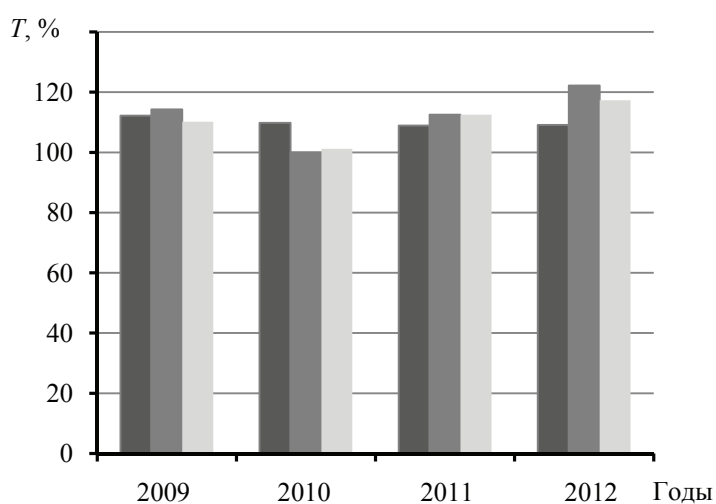


Рис. 2. Индексы тарифов T на услуги пассажирского транспорта в Тамбовской области за 2009 – 2012 гг. (% к предыдущему году):
 ■ – пригородный поезд; ■ – городской автобус; ■ – всего

57 тыс. р. [1, с. 79]. В результате практически все автобусные перевозки в Тамбовской области являются либо убыточными, либо не очень доходными.

В рамках проанализированного периода выявлено, что число автопредприятий государственной и муниципальной собственности в области за 5 лет снизилось примерно на 30 %, индивидуальных предпринимателей – почти на треть, что показывает низкую привлекательность рынка перевозок для частного предпринимательства. В таких условиях резко возрастает роль эффективной организации регулярных перевозок, которая позволит решить технические, экономические и технологические вопросы транспортного обслуживания.

Улучшения обслуживания населения и повышения эффективности пассажирских автомобильных перевозок можно добиться путем сегментации соответствующего рынка. Особого внимания заслуживают перевозки пассажиров в областных центрах и крупных городах.

Следует заметить, что основными факторами, определяющими уровень качества обслуживания пассажиров, являются: цена; скорость доставки; режим движения; удобство расположения остановок; комфортабельность проезда; скорость сообщения; степень учета индивидуальных требований пассажира по выбору

маршрута следования; места посадки и высадки на остановочных пунктах. Спрос на автобусные перевозки в регулярном городском сообщении определяется именно этими факторами для пассажиров со средним уровнем доходов. Скорость сообщения, в условиях слаборазвитой улично-дорожной сети и ограниченной пропускной способности транспортных потоков в часы пик, является особо важным фактором спроса на эти перевозки.

На автобусных маршрутах г. Тамбова задействовано ежедневно 230 – 240 автобусов средней, большой и особо большой вместимости и порядка 110 – 120 автобусов малой вместимости типа «Газель». Автобусы принадлежат крупным, средним и малым хозяйствующим субъектам автомобильного транспорта, включая индивидуальных предпринимателей, в том числе МУП «Тамбовгортранс», ООО «Энергоремонт-Авто», ООО «Спартак-Сервис», ООО «Юнекс-плюс» и т.д. [2].

Организация экспрессных и полужестких автобусных маршрутов в первую очередь из числа автобусов малой вместимости типа «Газель», а также укороченных автобусных маршрутов для перевозки пассажиров «к» и «от» крупных пассажирообразующих пунктов (предприятия промышленного назначения: ОАО «Пигмент», ОАО «Тамбовский завод «Ревтруд», ОАО «Тамбовмаш», ОАО «Завод подшипников скольжения», ОАО «Тамбовполимермаш», ФГУП «Опытный завод «Тамбоваппарат», ОАО «Корпорация «Росхимзащита», ОАО «Тамбовское ОКТБ», ОАО «Тамбоврезинаобтехника», рынки, кинотеатры, учебные заведения, вокзалы и т.д.), позволит коренным образом улучшить обслуживание городского населения в часы пик и межпиковый период.

В целях улучшения организации обслуживания населения г. Тамбова пассажирским автомобильным транспортом, следует провести сегментацию потребительских автотранспортных услуг, смысл которой заключается в выделении особых групп потребителей, которые реально предъявляют различные требования к данному виду автотранспортных услуг. Для этих целей, при поддержке МБУ «Пассажирские перевозки» администрации г. Тамбова, кафедры «Организация перевозок и безопасность дорожного движения» ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный технический университет», организован опрос значительного числа пользователей городских автобусов.

Рынок городских автобусных перевозок предлагается разделить на две однородные группы потребителей услуг:

1) перевозки пассажиров в обычном режиме с мест автобусных остановок, расположенных на всем протяжении автобусных маршрутов;

2) перевозки пассажиров с пассажирообразующих жилых массивов «к» и «от» вышеобозначенных крупных пассажирообразующих пунктов в режиме экспрессных, полужестких и укороченных автобусных маршрутов.

Первую группу потребителей услуг можно классифицировать по доходу на душу населения: люди с доходом выше среднего; люди со средним доходом; люди с доходом ниже среднего уровня. Эту же группу разбиваем на сегменты по характеристике потребления услуг городских автобусных перевозок: бытовая поездка; целевая поездка.

Вторую группу потребителей услуг разбиваем на сегменты по размеру предприятия, учреждения: крупные; средние; малые.

В результате проведенных классификаций выявлено 9 сегментов. Для выбора целевого проведем анализ каждого выявленного сегмента. Сегменты оцениваются по следующим критериям: размер; частота пользования услугами городских автобусных перевозок потребителями данного сегмента; возможный уровень цен в сегменте; требования к качеству перевозки.

К первому сегменту отнесены лица, которые изредка осуществляют поездки на городском автобусном транспорте. Уровень дохода этих лиц выше 5 тыс. р.

на одного члена семьи. Данный сегмент составляет лишь 8 % от числа опрошенных лиц. Работа в сегменте возможна только при очень высоком уровне обслуживания, наличии комфортабельных автобусов, высокой скорости сообщения. Услуга, предоставляемая в данном сегменте, должна обеспечивать потребителю определенные выгоды: качество, сервис, скорость (за счет экспрессных и полужэкспрессных маршрутов).

Второй сегмент также состоит из лиц, уровень дохода которых выше 5 тыс. р. на одного члена семьи. Они пользуются маршрутным автобусом чуть менее 8 % от числа опрошенных лиц. По числу возможных потребителей этот сегмент практически равен первому сегменту, поездки осуществляются изредка, так как пассажиры пользуются другим видом транспорта: легковое такси, собственный автомобиль. Данный критерий сокращает доходную часть этого сегмента. Условия этого сегмента: выбор маршрута в соответствии с потребностями данной группы потребителей; обеспечение регулярности движения; высокий уровень сервисного обслуживания; экономичность перевозки по сравнению с другим видом транспорта.

Третий сегмент состоит из лиц с доходом семьи на одного человека от 2 до 5 тыс. р., для которых поездка в маршрутном автобусе является бытовой поездкой (посещение магазинов, рынков, кинотеатров и других учреждений, отдых), то есть не связанной с работой, учебой, службой. В данном сегменте потребность в поездке удовлетворяется практически ежедневно, в основном в межпиковый период, в выходные и праздничные дни. При правильной организации работы и верном выборе стратегии конкурентной борьбы уровень дохода может быть очень высоким. Условия работы в данном сегменте: достаточный уровень качества предоставляемых услуг; правильный выбор маршрута; экономичность поездки для потребителя услуг; оптимальная скорость сообщения.

Четвертый сегмент состоит из лиц с доходом на одного члена семьи, также как и в третьем, от 2 до 5 тыс. р., для которых использование маршрутных автобусов является ежедневным, кроме общих выходных дней. Преимущество состоит в возможности снижения себестоимости поездки за счет высокой регулярности и оптимальной наполняемости автобусов в часы пик. Главными условиями успешной работы в сегменте является удачный выбор маршрута и расписания, а также экономичность поездки по сравнению с другими видами перевозок.

Пятый сегмент по выбранным критериям состоит из лиц с доходом ниже 2 тыс. р. на одного члена семьи, для которых поездка на маршрутном автобусе является бытовой. Лица с доходом ниже среднего пользуются маршрутным автобусом очень редко, емкость этого сегмента невелика.

Шестой сегмент также состоит из людей с доходом ниже среднего, которые пользуются услугами маршрутных автобусов в особых случаях, емкость сегмента крайне маленькая.

Седьмой сегмент представляет перевозки пассажиров с пассажирообразующих жилых массивов «к» и «от» крупных пассажирообразующих пунктов. Условиями успешной работы является организация экспрессных, полужэкспрессных автобусных маршрутов, включая автобусы малой вместимости «Газель», которая позволит коренным образом улучшить обслуживание городского населения в часы пик и межпиковый период. Емкость данного рынка очень большая.

Восьмой сегмент составляют лица предприятий и организаций с численностью работающих от 50 до 100 человек. В основном это средние предприятия отраслей экономики, бизнеса. Условиями успешной работы в сегменте является применение на автобусных маршрутах экспрессного и полужэкспрессного сообщений, а для лиц, посещающих в выходные дни рынки, салоны, культурные учреждения и т.д., расположенные в центральной части города, организацию укорочен-

ных маршрутов с движением автобусов от жилых массивов, северной и южной частей города к центру, где расположены эти учреждения.

Девятый сегмент составляют лица малых предприятия до 50 человек отраслей экономики и бизнеса. Это большой сегмент. Условиями успешной работы в этом сегменте также является применение на автобусных маршрутах экспрессного и полуэкспрессного сообщений и четкой работы диспетчерских служб.

Оценка предложенных сегментов производилась в баллах по четырем критериям [3]:

- 1) размер сегмента:
 - малый – 1;
 - средний – 2;
 - большой – 3;
- 2) периодичность пользования автобусами:
 - 1 раз в неделю – 1;
 - 3 раза и более в неделю – 2;
 - 5 раз и более в неделю – 3;
- 3) возможный уровень тарифа в сегменте:
 - минимальный тариф, установленный с учетом себестоимости – 1;
 - максимальный тариф с учетом нормы прибыли – 2;
- 4) требования к качеству предоставляемых услуг:
 - минимальные – 3;
 - средние – 2;
 - высокие – 1.

Исходя из суммарной оценки по обозначенным критериям, наиболее работоспособными признаны *четвертый, седьмой и восьмой* целевые сегменты городских автобусных перевозок, которые состоят из лиц со средним уровнем дохода, при осуществлении ими целевых поездок, то есть поездки на работу, учебу и обратно, а также лиц крупных и средних предприятий и учреждений, основная масса которых желает использовать автобусы экспрессных, полуэкспрессных маршрутов, включая в первую очередь автобусы малой вместимости типа «Газель» и укороченных маршрутов в утренние и вечерние часы пик, а также автобусы, работающие с оптимальным режимом в межпиковый период, выходные и праздничные дни.

Сегментация потребительского рынка автотранспортных услуг выявила тенденцию увеличения спроса на перевозки пассажиров автобусами в городском сообщении и, как следствие, увеличение емкости перевозок до 42 млн пассажиров по г. Тамбову в 2012 году. В 2011 году перевезено 40 млн пассажиров [1, с. 22].

Экономические исследования методов и этапов сегментации рынка автотранспортных услуг позволили выявить особенности потребителей услуг в г. Тамбове, определить емкость рынка, оптимизировать сегментацию рынка характерных потребителей автотранспортных услуг, выбрать целевые сегменты и маркетинговые стратегии территории в целях обеспечения спроса и предложений на автотранспортные услуги.

Проведенный анализ также позволил выявить некоторые проблемы государственного регулирования и организации транспортного обслуживания населения в Тамбовской области. В том числе: несовершенство нормативной базы на федеральном, региональном и местном уровнях; постоянное недофинансирование предприятий автомобильного транспорта, осуществляющих льготные перевозки; недостаточная эффективность технологий, позволяющих проводить мероприятия по организации транспортного обслуживания на основании максимизации общего уровня качества перевозок; отсутствие общей информационной базы данных о деятельности системы регулярных перевозок.

Анализируя федеральное законодательство можно сделать вывод об отсутствии в нем конкретного содержания деятельности органов местного самоуправления по организации транспортного обслуживания населения; отсутствию федеральных стандартов по определению уровня качества транспортного обслуживания; непропорциональном повышении тарифов на перевозку с ростом уровня цен на топливо и запасные части, что приводит к снижению доходности перевозчиков и соответственно снижению качества перевозок.

К данной ситуации в пассажирском автотранспорте привело множество проблем:

- неэффективность реформы 1990-х и 2000-х годов существовавшей тогда системы отношений участников рынка перевозок, суть которой, по существу, свелась лишь к переносу ответственности за организацию транспортного обслуживания с федерального на региональный и местный уровни;
- неадекватный контроль за деятельностью частных перевозчиков со стороны органов местного самоуправления;
- отсутствие обмена аналитической информацией между операторами рынка, научно обоснованных методов решения общих задач системы управления;
- сложности с приобретением запасных частей и их оплатой;
- изменение всей системы закупки подвижного состава;
- несоответствие возможностей предприятий запросам регионов и городов;
- нерациональность структуры, изношенность автобусного парка и сокращение его численности;
- отсутствие эффективных программ модернизации улично-дорожной сети и механизмов, способствующих урегулированию вопросов перенасыщенности центра городов;
- рост плотности транспортных потоков и, как следствие, снижение эксплуатационной скорости автобусов;
- практическое отсутствие строительства мостов и транспортных развязок в городах (за исключением Москвы).

В качестве оптимизации организации пассажирских автоперевозок в регионах и городах можно предложить следующее:

- в федеральном законодательстве конкретизировать полномочия органов региональной власти и органов местного самоуправления в части организации пассажирских перевозок;
- установить федеральные стандарты по определению уровня качества транспортного обслуживания;
- соотносить повышение тарифов на перевозку с ростом уровня цен на топливо и запасные части с учетом социального положения регионов;
- органам местного самоуправления крупных городов, областных центров организовать маршрутную сеть и составить расписание пассажирского транспорта с учетом сегментации соответствующего рынка;
- органам местного самоуправления обеспечить жесткий контроль за деятельностью частных автоперевозчиков;
- для сокращения затрат пассажирские перевозки осуществлять на автобусах с применением более дешевого по сравнению с бензином и дизтопливом газового топлива;
- муниципальным унитарным предприятиям организовать оптовые закупки запасных частей для частных автоперевозчиков, оказывающих услуги по перевозке пассажиров;
- органам региональной власти и органам местного самоуправления принять меры по оптимизации дорожной сети.

Список литературы

1. Транспорт и связь в Тамбовской области: статистический сборник / Тер. орг. Фед. службы гос. стат. по Тамб. обл. – Тамбов : Тамбовстат, 2013. – 120 с.
2. Наличие и эффективность использования автомобильного транспорта Тамбовской области: статистический сборник / Тер. орг. Фед. службы гос. стат. по Тамб. обл. – Тамбов : Тамбовстат, 2013. – 80 с.
3. Пеньшин, Н. В. Управление конкурентоспособностью автотранспортного предприятия. Критерии конкурентоспособности / Н. В. Пеньшин // Вестн. Тамб. гос. техн. ун-та. – 2011. – Т. 17, № 2. – С. 649 – 655.

Economic Efficiency and Competitiveness of Passenger Transport in the RF Regions

I. N. Lavrikov, N. V. Penshin

*Department "Organization of transportation and road safety", TSTU;
avto@mail.tambov.ru*

Key words and phrases: financial result; market segmentation; passenger transport; road transport.

Abstract: It is proposed to increase the economic efficiency and competitiveness of passenger road transport in the regions of the Russian Federation. The authors analyzed the performance of passenger motor transport in one of the regions of the Russian Federation – the Tambov region: the number of transported passengers, the number of passenger buses, the number of flights performed, tariffs, and balanced financial performance of organizations. Grouping and segmentation of public transportation services in the regional center – the city of Tambov – was done. Evaluation criteria included the segment size, frequency bus services, possible tariff level in the segment, quality requirements. The causes of passenger transportation inefficiency were identified and measures for its improvement were proposed.

References

1. Territorial'nyi organ Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki po Tambovskoi oblasti. *Transport i svyaz' v Tambovskoi oblasti: statisticheskii sbornik* (Transport and communications in the Tambov region: statistical Bulletin), Tambov: Tambovstat, 2013, 120 p.
2. Territorial'nyi organ Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki po Tambovskoi oblasti. *Nalichie i effektivnost' ispol'zovaniya avtomobil'nogo transporta Tambovskoi oblasti: statisticheskii sbornik* (Availability and effectiveness of the use of road transport Tambov region: statistical Bulletin), Tambov: Tambovstat, 2013, 80 p.
3. Pen'shin N.V. *Transactions of the Tambov State Technical University*, 2011, vol. 17, no. 2, pp. 649-655.

Wirtschaftseffektivität und die Konkurrenzfähigkeit der Personenbeförderungen in den Regionen Russlands

Zusammenfassung: Es wird vorgeschlagen, die Wirtschaftseffektivität und die Konkurrenzfähigkeit der Personenbeförderungen vom Kraftverkehr in den Regionen der Russischen Föderation zu erhöhen. Es sind die Kennziffern der Nutzung des

Personenkraftverkehrs im Subjekt der Russischen Föderation – das Gebiet Tambow analysiert: die Zahl der beförderten Passagiere, die Zahl der Personenbusse, die Zahl der erfüllten Flüge, die Indexe der Tarife, das saldierte Finanzergebnis der Tätigkeit der Organisationen. Es ist die Gruppierung und die Segmentation der Konsumkraftverkehrsdienstleistungen im regionalen Zentrum – die Stadt Tambow durchgeführt. Die Kriterien der Einschätzung: der Umfang des Segmentes, die Periodizität der Benutzung der Busse, das mögliche Niveau des Tarifes im Segment, der Forderung zur Qualität der gewährten Dienstleistungen. Es sind die Gründe der Ineffektivität der Personenbeförderungen bestimmt und es sind die Maße nach ihrer Optimierung angeboten.

Efficacité économique et compétitivité des trafics passagers dans les régions

Résumé: Est proposé d'élever l'efficacité économique et la compétitivité des trafics passagers par le transport automobile dans les régions de la Fédération de la Russie. Sont analysées les indices de l'utilisation du transport automobile dans la région de Tambov: quantité des passagers transportés, nombre d'autobus, nombre de trajets, indice des tarifs, résultat financier balancé de l'activité de l'organisation. Sont réalisés le groupement et la segmentation des services des trafics passagers à Tambov. Sont définies les raisons de la non-efficacité des trafics passagers, sont proposées les mesures de leur optimisation.

Авторы: *Лавриков Игорь Николаевич* – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Организация перевозок и безопасность дорожного движения»; *Пеньшин Николай Васильевич* – кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой «Организация перевозок и безопасность дорожного движения», ФГБОУ ВПО «ТГТУ».

Рецензент: *Толстяков Роман Рашидович* – доктор экономических наук, доцент, декан естественнонаучного и гуманитарного факультета, ФГБОУ ВПО «ТГТУ».
