

УДК 656.131.02.072

А.А. Костин

В.Ю. Савченко-Бельский

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МАРШРУТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

Аннотация. В статье проведен анализ состояния и перспектив развития пассажирских маршрутных перевозок в Российской Федерации, дано обоснование необходимости повышения эффективности работы общественного транспорта, которая будет способствовать экономическому и социальному развитию города, региона и страны в целом. Выявлены существующие проблемы и определен комплекс мер, направленных на повышение эффективности работы общественного пассажирского транспорта.

Ключевые слова: общественный транспорт, пассажирские перевозки, городская транспортная инфраструктура, маршрутные перевозки, управление транспортным потоком, экономическая эффективность, социальная эффективность.

Alexandr Kostin

Vladimir Savchenko-Belsky

MODERN CONDITION AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF ROUTE TRANSPORT OF PASSENGERS

Annotation. The article analyzes the condition and prospects for the development of passenger route transport in the Russian Federation, provides the rationale for the need to improve the efficiency of public transport, which will contribute to the economic and social development of the city, region and the country as a whole. The existing problems were identified and a set of measures aimed at improving the efficiency of urban passenger transport was defined.

Keywords: passenger transport, public transport, urban transport infrastructure, route transport, traffic flow management, economic efficiency, social efficiency.

В настоящее время важнейшей инфраструктурной составляющей городского хозяйства является общественный транспорт, который не только выступает как показатель уровня качества жизни населения, но и определяет дальнейшее социально-экономическое развитие территории.

Основная цель пассажирского транспорта заключается в полном, своевременном и качественном транспортном обслуживании населения. Маршрутные перевозки пассажиров реализуют экономическую и социальную функции транспортной инфраструктуры [9]. Экономическая функция выражается в доставке работающего населения к местам приложения труда, а социальная позволяет обеспечить потребности населения на различные виды услуг, доставляя пассажиров к разнообразным учреждениям образования, здравоохранения и спорта, культуры и отдыха, торговли. В связи с этим можно говорить о взаимообусловленности экономического потенциала города и развития системы городского пассажирского транспорта.

Маршрут – установленный и оборудованный путь следования подвижного состава, выполняющего регулярные перевозки по улицам и дорогам, соответствующим по техническому состоянию установленным требованиям. Отличительными чертами маршрута становится наличие остановочных, контрольных и технических пунктов, обустроенных в соответствии с требованиями. Соответственно, маршрутная перевозка – это перемещение пассажиров по установленным маршрутам. Для маршрутных перевозок используются автобусы различной пассажировместимости, троллейбусы и трамваи.

В исключительных случаях, маршрутные перевозки осуществляются при помощи легковых автомобилей [4].

Маршруты пассажирских перевозок могут быть классифицированы по нескольким признакам.

1. По отношению к обслуживаемым населенным пунктам выделяют городские, пригородные, междугородные и международные перевозки. Городскими называются маршруты, проходящие в пределах населенного пункта. Пригородными называют маршруты, выходящие за пределы черт населенного пункта на расстояние до 50 км. Если маршрут выходит за пределы населенного пункта более чем на 50 км, то он будет считаться междугородным, а маршрут, который проходит по территории нескольких государств, считается международным.

2. По времени использования выделяют круглогодичные и сезонные или временные маршруты. К сезонным маршрутам можно, например, отнести маршруты, движение по которым осуществляется во время дачного сезона или в соответствии с возможностями климатических условий.

3. По соотношению прямого и обратного направления маршруты делятся на маятниковые и кольцевые. Маятниковый маршрут – это маршрут, движение по которому проходит в прямом и обратном направлениях по одной и той же трассе. Кольцевой маршрут отличает наличие замкнутого круга, который и образует маршрут перевозок.

4. По расположению на территории обслуживаемой местности выделяют диаметральные (проходящие через центр и соединяющие максимально отдаленные районы населенного пункта), полу-диаметральные (проходящие через центр, но соединяющие не диаметрально расположенные районы населенного пункта), радиальные (соединяющие периферийные районы с центром) и тангенсальные (не проходящие через центр и соединяющие отдельные периферийные районы населенного пункта) маршруты [1].

Проведенный анализ статистических данных показал, что за десять лет (2005–2015 гг.) объемы перевозок пассажиров значительно снизились на всех видах пассажирского транспорта (см. табл. 1). Например, объем перевозок трамваями снизился более чем в три раза (на 73 %). Аналогичны показатели перевозок, осуществленных троллейбусами (на 75,4 %) [5].

Таблица 1

Статистика перевозок пассажиров за 2005-2015 гг., тыс. чел. [5]

Вид транспорта	2005 г., тыс. пас. поездок	2012 г., тыс. пас. поездок	2013 г., тыс. пас. поездок	2014 г., тыс. пас. поездок	2015 г., тыс. пас. поездок	Темп изменения, %
Железнодорожный	1 419	1 339	1 137	947	993	69,98
Автобус	23 001	16 374	13 704	13 434	13 305	57,85
Таксомотор	16	6	7	8	8	50,00
Трамвай	7 421	4 123	2 217	2 079	2 004	27,00
Троллейбус	8 759	4 653	2 414	2 206	2 152	24,57
Метрополитен	4 186	3 574	3 307	3 294	3 351	80,05
Морской	1,1	1,3	1,5	1,5	1,3	118,18
Внутренний водный	28	21	17	16	14	50,00
Воздушный	23	37	47	59	66	286,96
Всего	44 854	30 128	22 852	22 045	21 894	48,81

Обзор литературы и публикаций по теме позволил сформулировать следующие основные проблемы снижения популярности пассажирских маршрутных перевозок:

– рост уровня автомобилизации, которому способствуют экономический рост и доступность кредитных ресурсов для населения;

- нехватка средств на поддержание транспортного хозяйства из-за снижения доли доходов местных бюджетов;
- быстрое устаревание транспортных средств и их сокращение. Основная характерная черта современного транспортного парка – это степень износа. Например, в общем объеме трамваев количество транспортных единиц со сроком службы более 15 лет равно 74 %. Троллейбусы со сроком службы более 10 лет составляют 60 % от общего числа. Для решения обозначенных проблем в регионах принимаются различные программы обновления транспортных средств государственных и муниципальных предприятий, но из-за существующих финансовых ограничений возможностей только субъекта Российской Федерации недостаточно. Износ общественного транспорта напрямую зависит и от качества дорожного покрытия, обеспечение которого на протяжении многих лет считается одной из главных проблем. Решение этой проблемы, которая с каждым годом становится все острее, только за счет бюджетов субъектов Российской Федерации и муниципальных образований практически невозможно [1; 2; 5; 6; 8; 9].

Рассматривая особенности организации маршрутных перевозок пассажиров можно отметить, что маршрутная сеть городского транспорта не всегда соответствует пассажиропотокам. И, как следствие, может наблюдаться переполнение одних маршрутов и недостаточная загруженность других. Особенно заметным это становится в межпиковое время. Также стоит отметить значительную долю поездок, которые требуют пересадок. В настоящее время наблюдается повышение уровня транспортной дискриминации, т.е. возникновение дополнительных трудностей у населения при удовлетворении социальных и культурных потребностей в определенных районах населенного пункта. Основной причиной такого положения вещей становятся трудности в организации маршрутных перевозок, которые вызваны устаревшей планировкой городов, наличием узких улиц, аварийностью на дорогах и т. д. [7].

За счет низкой территориальной подвижности в свою очередь замедляются темпы роста благосостояния и качества жизни населения, так как это не позволяет в равной степени развивать общегосударственные и региональные рынки труда, создает препятствия для социальной и профессиональной мобильности, затрудняет решение жилищных проблем в крупных городах и т.д. Основная причина убыточности крупных и средних предприятий общественного транспорта заключается в недостаточном финансировании со стороны бюджетов всех уровней расходов перевозчиков, связанных с выполнением перевозок пассажиров по регулируемым тарифам и перевозок льготных категорий пассажиров [8].

За время развития нашей страны система управления общественным транспортом большинства городов перешла от административной к коммерческой. Такие изменения выявили ряд проблем, выражающихся в:

- росте числа перевозчиков;
- сокращении средней вместимости транспортных средств;
- росте загрузки дорожной сети и повышении аварийности общественного транспорта;
- отсутствии равных конкурентных условий для пассажирского транспорта [3, с. 5].

Таким образом, вопросы дальнейшего развития маршрутных транспортных перевозок пассажиров актуальны и требуют поиска решений.

Наиболее сложными и нерешаемыми на протяжении уже нескольких лет проблемами нормального функционирования общественного транспорта являются проблемы, независящие от предприятий пассажирского транспорта. Среди таких основных проблем можно выделить следующие:

- нехватка квалифицированного персонала водителей со стажем вождения именно по категории «D» и навыками работы на маршрутных перевозках пассажиров в пределах города и пригорода;

- ненадлежащая компенсация затрат на перевозку пассажиров, неучитывающая необходимую норму рентабельности не ниже 12 % в год для сферы пассажирских перевозок;
- недостаточная развитость улично-дорожной сети, а также ее перегруженность;
- ежегодный рост цен на топливо и энергоресурсы, а также рост коммунальных расходов;
- регулирование тарифа пассажироперевозок без учета реальной ценовой политики для нормальной рентабельности работы предприятия пассажирских перевозок на основе размера провозной платы с пассажира, которая рассчитывается на основе уровня «официальной инфляции – дефлятора».

В рамках рассматриваемых в статье вопросов был проведен обзор зарубежного опыта решения вопросов оптимальной и эффективной организации деятельности общественного транспорта. «Наиболее интересен опыт Сеула, население которого в настоящее время равно примерно 10 млн чел. Транспортная система этого города представляет собой одну из самых совершенных и дешевых в мире. Добиться такого результата удалось во многом благодаря развитию общественного транспорта. Одна из основных идей этого направления развития города заключалась в предоставлении преимущества для движения автобусов и соединения их с системой метро. Если 10 лет назад автобусами в Сеуле пользовались только 15 % горожан, то теперь – около 60 %» [9, с. 126]. Таким образом, основные резервы повышения эффективности работы транспортного обслуживания населения кроются в развитии маршрутной сети, росте парка автобусов и выборе рациональной структуры, совершенствовании систем управления и перспективного планирования с применением экономико-математических методов, совершенствовании транспортных процессов, совершенствовании систем технического обслуживания (ТО) и технического ремонта (ТР), совершенствовании систем оплаты труда и мотивации, выборе рациональных мощностей, рациональном использовании материальных и трудовых ресурсов, рациональном распределении транспортных средств по маршрутам, внедрении современных систем автоматизированного управления движением на маршрутах [6].

Решению выявленных проблем и повышению эффективности маршрутных перевозок пассажиров будет способствовать комплекс мер, предполагающий внедрение системных изменений с использованием инноваций и современных технологий управления. Необходимые меры можно обозначить следующим образом.

1. Необходимо систематически определять оптимальный объем перевозок на основании изучения и анализа пассажиропотока, который зависит от развития инфраструктуры, жилищного строительства, тенденций экономики каждого отдельного региона и населенного пункта.

2. Для совершенствования маршрутной системы населенного пункта и региона необходимо проводить анализ работы как муниципального, так и коммерческого транспорта.

3. Необходимо уделять внимание повышению безопасности дорожного движения и улучшению экологии.

4. Для каждого региона должны быть определены первоочередные участки транспортной сети, которые требуют реконструкции и развития. Необходимо формировать дублирующие магистрали и перераспределять потоки городского пассажирского транспорта по транспортной сети, обустроить пешеходные переходы, светофорные объекты, обеспечивающие непрерывность транспортного потока.

5. На основании определения требуемого количества подвижного состава по количеству и вместимости и экономического обоснования выбора марок подвижного состава по видам городского пассажирского транспорта необходимо обновлять парк подвижного состава.

6. Важно также отметить, что развитие управления пассажирскими маршрутными перевозками требует также развития экономических и административно-правовых механизмов. Кроме того, решению выявленных проблем будет способствовать разработка архитектурно-планировочных решений, которые будут создавать приоритетные условия для маршрутных транспортных средств.

7. В результате происходящей модернизации российского общества особенно значимым становится эффективность и надежность общественного транспорта. Успешному решению задач полного и качественного удовлетворения потребностей населения в транспортном обслуживании будет способствовать создание новой модели развития предприятий городского пассажирского транспорта, которая будет соответствовать социально-экономическим изменениям и позволит обеспечить должный уровень финансирования на основе формирования и распределения муниципального заказа между хозяйствующими субъектами на рынке пассажирских маршрутных перевозок.

Библиографический список

1. Бычков, В. П. Экономика автотранспортного предприятия : учебник / В. П. Бычков. – М. : ИНФРА-М, 2016. – 201 с.
2. Вельможин, В. А. Эффективность городского пассажирского общественного транспорта : монография / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, А. В. Куликов [и др.]. – Волгоград, 2013. – 92 с.
3. Давыдова, Л. В. Проблемы и перспективы развития городского пассажирского транспорта / Л. В. Давыдова, С. А. Ильминская // Финансы и Кредит. – 2014. – № 12. – С. 2–11.
4. Игнатъева, В. Автобусный парк / В. Игнатъева. – Псков : Печатный Двор Стерх, 2015. – 175 с.
5. Общественный транспорт и качество его услуг [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://5fan.info/bewujgyfsotrpol.html> (дата обращения : 08.04.2017).
6. Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.moluch.ru/archive/35/3976/> (дата обращения : 08.04.2017).
7. Савченко, Т. А. Совершенствование организации перевозок пассажиров на троллейбусных маршрутах г. Волгограда / Т. А. Савченко, А. Н. Карагодина, Р. Я. Кашманова [и др.] // Молодой ученый. – 2015. – № 4. – С. 243–246.
8. Савченко-Бельский, В. Ю. Управление экономическими рисками на транспорте / В. Ю. Савченко-Бельский, М. В. Мальцева // Вестник университета (Государственный университет управления). – 2016. – № 5. – С. 82–84.
9. Сафронов, К. Э. Роль доступного общественного транспорта в социально-экономическом развитии городов / К. Э. Сафронов // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2012. – № 2(24). – С. 125–130.