

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В КРУПНЫХ ГОРОДАХ РОССИИ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Приведена сравнительная характеристика и определен уровень развития транспортного обслуживания в России и в зарубежных странах. Перечислены основные проблемы транспортного обслуживания в городах России в целом, а также в городе Иркутске. Приведена характеристика транспортной системы города Иркутска. Предложены общие меры по улучшению ситуации с транспортным обслуживанием в российских городах.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, транспортное обслуживание.

Городской пассажирский транспорт – это социально значимая составляющая городского хозяйства. Это сложная организационно-экономическая система, объединяющая интересы населения, транспортных предприятий и городских властей. Нерациональное управление городским транспортом вызывает социально-экономические проблемы и негативно сказывается не только на транспортных предприятиях, но и на работе других отраслей экономики города. В настоящее время в нашей стране транспортная отрасль находится в непростых условиях. Следствием этого является снижение качества предоставляемых населению услуг по перевозке, снижение уровня надежности и безопасности городского пассажирского транспорта, возникновение заторов на улично-дорожной сети города, рост пагубного влияния на городскую экологию. Все эти проблемы требуют решения.

В советской России личный транспорт не был развит по сравнению с общественным транспортом. Передвижения осуществлялись в основном на общественном транспорте. В связи с этим возникала необходимость установления маршрутов, обеспечивающих доставку жителей к местам приложения труда, то есть к заводам и крупным промышленным предприятиям. На линии работали автобусы большого и особо большого класса, отвечавшие всем существующим на тот момент требованиям. Зарубежные специалисты приезжали в СССР для обмена опытом, ведь к тому времени многие западные страны уже столкнулись с последствиями глобальной автомобилизации – «пробками», загазованностью городов, ухудшением общего качества жизни.

После революционного перехода от СССР к России общественный транспорт был передан в ведение муниципалитетов. Централизованные поставки транспортных средств прекратились, появились коммерческие автобусы малого и особо малого класса. Отсутствие льгот на проезд в таких автобусах делало биз-

* Рыжикова Анастасия Олеговна – магистрант, кафедра экономики и государственного управления, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: ryzhikova94@gmail.com.

нес очень прибыльным. В связи с этим появилась тенденция к сокращению количества автобусов большого и особо большого класса. В течение 10 лет были закрыты сотни государственных и муниципальных транспортных предприятий. Сильно была ограничена работа электрического транспорта (в некоторых городах от него вовсе отказались), несмотря на его несомненные преимущества перед автомобильным: экологичность, экономичность перевозок рельсовым транспортом благодаря обособленным путям и большой вместимости вагонов (один пассажир трамвая занимает на дороге в 3 раза меньше места, чем пассажир автобуса, и в 10 раз меньше места, чем пассажир легкового автомобиля).

Городской пассажирский транспорт перестал справляться с возложенными на него задачами. Особенно данный факт был замечен в крупных городах. Крупными пассажирообразующими и пассажиропоглощающими пунктами стали места торговли, культуры, новые жилые массивы. Таким образом, произошло перераспределение пассажиропотоков от существующих ранее предприятий к новым местам тяготения населения, что не всегда учитывалось при открытии и изменении маршрутов. Люди стали постепенно отдавать предпочтение личному транспорту.

Тем временем в западных странах, где в XX веке люди пользовались в основном личными автомобилями, в настоящее время наблюдается рост популярности и эффективности общественного транспорта. Страны Европы, Америки и Азии значительно обогнали в транспортном развитии нашу страну. Это связано с тем, что данные страны провели «работу над ошибками» после глобальной автомобилизации, показавшей необходимость развития пассажирского транспорта. Сегодня для специалистов всего мира очевидно: в крупном городе основную долю перевозок должен осуществлять общественный транспорт. Работа ведется как над совершенствованием управления транспортом со стороны властей всех уровней, так и над созданием оптимальных транспортных сетей и продуманным до мелочей подвижным составом: экологичным, максимально красивым и комфортным, доступным для всех категорий граждан. Проще говоря, создается такая система транспортного обслуживания, которая заставляет людей пересаживаться на общественный транспорт по собственному желанию, без принятия жестких мер со стороны властей.

Тем не менее, нельзя сказать, что Россия отстает от западных стран по всем параметрам, связанным с организацией пассажирских перевозок. Так, московский метрополитен ежедневно перевозит колоссальное количество пассажиров (более 8 миллионов в день). Из всех метрополитенов мира конкуренцию московскому может составить только метро японского Токио. Опираясь на тот факт, что Москва справляется с таким пассажиропотоком, можно сделать вывод об эффективности работы метрополитена. Однако сильная перегруженность московского метрополитена в часы «пик» говорит о несовершенстве системы городского наземного транспорта. Несомненно, такая транспортная напряженность складывается не только в российской столице, но и в других крупных городах России.

Что касается города Иркутска, то в 1990-е годы важнейшая транспортная отрасль была также фактически выведена за рамки экономических отношений.

Наблюдались абсолютно такие же тенденции, как и в целом по стране. Они и привели к упадку транспортного обслуживания населения в Иркутске.

На данный момент городской пассажирский транспорт города Иркутска представлен автобусами, троллейбусами и трамваями (табл. 1). Перевозку пассажиров осуществляют два муниципальных унитарных пассажирских предприятия: «Иркутскгорэлектротранс» и «Иркутскавтотранс». Также по состоянию на 01.01.2017 г. количество юридических лиц, осуществляющих перевозку пассажиров автомобильным транспортом на городских маршрутах, – 34, индивидуальных предпринимателей – 67.

Таблица 1

Сравнительная характеристика видов городского пассажирского транспорта общего пользования города Иркутска

Вид транспорта	Количество маршрутов	Количество единиц подвижного состава, всего	Количество единиц особо малого класса	Количество единиц малого класса	Количество единиц среднего класса	Количество единиц большого класса
Автобус	84	1427	25	934	252	216
Троллейбус	9	58	–	–	–	58
Трамвай	7	44	–	–	–	44
Итого:	100		25	934	252	318

Ежедневно на линию выходит 160–170 автобусов МУП «Иркутскавто-транс». Максимальный выпуск на линию коммерческих автобусов в несколько раз превышает выпуск муниципального транспорта. Такое распределение пассажирского транспорта приводит к чрезмерному разрастанию маршрутной сети, полному или частичному дублированию маршрутов, снижению регулярности движения, что в свою очередь неблагоприятно сказывается на качестве обслуживания населения.

Троллейбусная сеть представляет собой радиально-хордовую систему, состоящую из 9 маршрутов. Сеть проходит по территории Свердловского, Правобережного и Октябрьского административных округов, обеспечивая связь жилых микрорайонов и промышленных зон с центральной частью города и аэропортом. Общая протяженность маршрутов составляет 243 км.

Трамвайная транспортная сеть представляет собой радиально-кольцевую систему, образованную одним кольцевым, тремя полукольцевыми и тремя радиально-диаметральными маршрутами. Сеть проходит по территории Свердловского, Правобережного и Октябрьского административных округов, обеспечивая связь жилых микрорайонов и промышленных зон с центральной частью города и железнодорожным вокзалом. Общая протяженность маршрутов составляет 84,83 км.

Сети трамвайных и троллейбусных маршрутов не дублируют друг друга, за исключением участка по ул. Ленина от ул. Тимирязева до ул. Горького протяженностью 750 метров. Сеть электротранспорта обслуживается исключительно муниципальным перевозчиком – МУП «Иркутскгрэлектротранс».

Автобусная транспортная сеть, формируемая 84 маршрутами, обслуживается МУП «Иркутскавтотранс» и многочисленными юридическими лицами, а также индивидуальными предпринимателями. Общая протяженность маршрутов составляет около 2500 км [5].

Тариф на пассажирские перевозки городским транспортом в Иркутске с 10.01.2016 года установлен в размере 15 рублей за одну поездку. До этого тариф не менялся с 2008 года и был установлен на большинстве маршрутов в размере 12 рублей, для муниципальных предприятий – 13 рублей.

В настоящее время спрос на услуги общественного транспорта в г. Иркутске падает из-за снижения его привлекательности для населения. Существует ряд проблем, решение которых поможет повысить спрос на услуги пассажирских перевозок общественным транспортом. Эти проблемы можно разделить на две группы.

В первую группу объединены проблемы, связанные с организацией пассажирских перевозок. Эта группа включает:

- несовершенство нормативно-правовой базы, регламентирующей взаимоотношения между администрацией города и перевозчиками;

- низкий уровень качества обслуживания, который выражается в нарушениях в санитарном состоянии салонов транспортных средств, проблемах обновления подвижного состава, недостаточном уровне квалификации работников, низком уровне информирования пассажиров о перевозочном процессе, неприемлемым в некоторых случаях интервалом движения транспортных средств по маршрутам, неудовлетворительным техническим и санитарным состоянием остановочных пунктов;

- проблемы безопасности пассажирских перевозок (систематическое нарушение правил дорожного движения водителями, необеспечение безопасности при посадке и высадке пассажиров, отсутствие системы реагирования на возможные инциденты в салонах транспортных средств);

- проблемы организации дорожного движения. В связи с несоответствием ресурсов улично-дорожной сети и транспортных потоков регулярно возникают транспортные заторы, которые приводят к снижению скорости сообщения (увеличению интервалов движения подвижного состава). В некоторые периоды (как правило, в пиковые периоды) время рейса транспортного средства увеличивается более чем в два раза по сравнению с расписанием;

- существование межмуниципальных (пригородных) маршрутов регулярных перевозок, частично дублирующих городские маршруты и проходящих через центральные и другие загруженные улицы города;

- проблемы тарифной политики, связанные со сдерживанием органами власти увеличения платы за проезд и провоз багажа до экономически обоснованного.

Вторая группа включает в себя проблемы, связанные с развитием транспортной инфраструктуры.

– низкая эффективность использования улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры. Снижение эксплуатационных скоростей движения общественного транспорта требует принятия мер по предоставлению приоритета маршрутным транспортным средствам;

– несоответствие нормативно-техническим требованиям конечных и промежуточных остановочных пунктов. Всего на территории города Иркутска имеется 593 остановки общественного транспорта (табл. 2). На данный момент проведение работ по обустройству необходимо на 143 остановочных пунктах. Обустройство остановок производится не только за счет бюджетных средств, но и в рамках муниципально-частного партнерства.

Таблица 2

Общее количество остановочных пунктов в г. Иркутске по районам

Наименование округа	Количество остановочных пунктов
Правобережный	172
Октябрьский	126
Свердловский	147
Ленинский	145
Итого:	590

Итак, в связи с негативными тенденциями в транспортном обслуживании, которые наблюдаются в российских городах в настоящее время, необходимо как можно быстрее начать предпринимать меры по улучшению ситуации.

Для начала необходимо осознать проблему и признать её одной из наиболее важных в стране. Должно прийти осознание, что без пассажирского транспорта невозможно существование крупных городов. Нужно принимать меры на самом высшем уровне. Начать стоит с формирования четкой законодательной базы, которая полностью регулирует все вопросы организации пассажирских перевозок. На данный момент основными нормативными документами, регулирующими процесс транспортного обслуживания на федеральном уровне, являются: Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [1], Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 г. № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» [2], а также Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [3], призванный регулировать специфические отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, видом регулярных перевозок (установление регулируемого и не-

регулируемого тарифа), допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок, использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок. Однако данный Федеральный закон вызывает множество вопросов у органов местного самоуправления и органов государственной власти субъекта Российской Федерации. Несмотря на многочисленные попытки представления предложений с целью прояснения пробелов, допущенных законодателем, проект внесения изменений в закон на настоящий момент не разработан.

Следующим шагом должна стать разработка и внедрение стандартов транспортного обслуживания населения. Такой стандарт был утвержден Распоряжением министерства транспорта Российской Федерации от 31.01.2017 № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Им объединены все требования к городскому пассажирскому транспорту [4]. Документ устанавливает нормативы доступности, стоимости и комфортности пассажирских перевозок, такие как расстояние пешеходного пути до остановочного пункта, оснащенность остановочных пунктов и транспорта средствами зрительного информирования пассажиров, температурный режим в салонах подвижного состава, нормы наполненности транспортного средства, общее количество пересадок, требования к экологическому классу автобусов и другие нормативы. Социальный стандарт – это ориентир, которому должна соответствовать транспортная система страны, города и района. Однако этот документ просто устанавливает конечные цели, к достижению которых нужно стремиться. Государство должно разработать программу реализации социальных стандартов для того, чтобы их возможно было внедрить повсеместно. И конечно, краеугольным камнем становится финансирование отрасли. Субсидирования в рамках реализации отдельных программ (например, по закупке подвижного состава) здесь недостаточно.

Целью работы общественного транспорта должно стать не извлечение прибыли, а создание привлекательной альтернативы личному автотранспорту. Этого можно достигнуть в случае, если органы власти будут выступать единым планировщиком и заказчиком услуг городского пассажирского транспорта. Федеральный закон № 220-ФЗ позволяет это осуществить с помощью заключения муниципальных контрактов с перевозчиками. Каждый отдельный перевозчик не может просчитать загрузку своего маршрута по часам суток, так как для этого необходимо не только знание существующих пассажиропотоков по всей сети, но и информация обо всех изменениях маршрутов, а также градостроительных планов. Коммерческий перевозчик обслуживает маршрут таким количеством подвижного состава, какое будет нагружено в течение всего дня. В результате на коммерческих маршрутах возникает запланированная перевозчиком перегрузка в часы «пик», которые длятся всего 4 часа в сутки. Если бы перевозчик в такие часы решил обслуживать пассажиров без переполнения автобусов, то это привело бы к простою дополнительных транспортных средств в межпиковый период. Тогда стоимость

услуг возросла бы в два раза. Таким образом, возникает несоответствие интересов перевозчика и пассажира. Пассажиру нужен максимальный комфорт, перевозчику – наибольшая загрузка и, как следствие, выгода [6].

Остро стоят кадровые проблемы. Планированием городской маршрутной сети, включающим разработку максимально оптимальных схем маршрутов и определение идеального вида транспорта по типу и вместимости для каждого из них, должны заниматься профессионалы.

Высококвалифицированные специалисты не задерживаются на транспортных предприятиях и их с радостью принимают в крупных коммерческих компаниях, способных обеспечить им достойные условия. Это приводит к тому, что в автоколоннах, депо и парках, остаются работать люди малоинициативные и низкоквалифицированные кадры. Проблема может быть решена повышением зарплат до приемлемого уровня.

Нами перечислены далеко не все моменты, которые мешают установлению должного качества транспортного обслуживания в стране. Все проблемы транспортного обслуживания решаемы, ведь западные и азиатские страны тоже с ними сталкивались. Ответственным за транспортное обслуживание населения лицам нашей страны нужно больше присмотреться к зарубежному опыту и перенести некоторые решения, адаптируя их под российскую специфику. Нелишним будет налаживание обратной связи с пассажирами как получателями услуг, которые также способны внести немалый вклад в улучшение транспортной ситуации.

Список использованной литературы

1. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : федер. закон от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ.
2. Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом : постановление Правительства РФ от 14.02.2009 г. № 112.
3. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ.
4. Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом : распоряжение министерства транспорта Российской Федерации от 31.01.2017 г. № НА-19-р.
5. Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городе Иркутске : распоряжение заместителя мэра – председателя комитета городского обустройства администрации города Иркутска от 31.12.2015 г. № 404-02-687/15.
6. Общественный транспорт: пора выходить из кризиса // PRO Транспорт. – 2013. – № 2. – С. 8–10.