

© **Илья Александрович Димитриенко**

аспирант кафедры менеджмента,
Владимирский филиал РАНХиГС,
г. Владимир
e-mail: idimitrienko@mail.ru

Dimitrienko Ilya A.

Postgraduate Student, Department of
Management,
Vladimir Branch of the RANEPA,
Vladimir

© **Олег Лазаревич Гойхер**

директор Центра стратегического
развития,
профессор кафедры менеджмента,
Владимирский филиал РАНХиГС,
г. Владимир
e-mail: goiher_o@vlad.ranepa.ru

Goiher Oleg Lazarevich

Director of the Center for Strategic
Development,
Professor of the Department of
Management,
Vladimir Branch of RANEPA,
Vladimir

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Analysis of passenger transportation problems and possible solutions

Аннотация. В данной статье рассмотрены вопросы транспортного развития регионов, методология составления транспортной стратегии и основополагающая нормативная и стратегическая документация. Проанализированы основные проблемы внутригородских пассажирских перевозок, а также показатели, влияющие на экономическое и социальное состояния региональной и городской системы перевозок. Выявлены основные проблемы пассажирского транспортного комплекса регионов и предложены возможные пути их решения.

Annotation. This article discusses the issues of transport development of the regions, the methodology of drawing up a transport strategy and the fundamental regulatory and strategic documentation. The main problems of intra-city passenger transportation are analyzed, as well as indicators affecting the economic and social conditions of the regional and urban transportation system. The main problems of the passenger transport complex of the regions are identified and possible solutions are proposed.

Ключевые слова. Регион, транспорт, пассажирские перевозки, транспортная стратегия, транспортная инфраструктура.

Keywords: Region, transport, passenger transportation, transport strategy, transport infrastructure.

Транспорт является важной экономической и социальной составляющей регионов. Географическая и технологическая доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики.

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, удельный вес показателей транспорта в экономике составляет: 8,6 % – валовой добавленной стоимости отрасли «Транспорт и связь» на 2016 г., 6,6 % – валовой добавленной стоимости отрасли «Транспортировка и хранение» на 2019 г., 7,5 % – среднегодовая численность работников организации на 2019 г., 16,8 % – наличие основных фондов (на конец года; по полной учетной стоимости) на 2019 г., 16,9 % – инвестиции в основной капитал на 2019 г., 7,1 % – сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) организаций на 2019 г., 20,1 % – объем транспортных услуг населению на 2019 г. [6].

Транспортная инфраструктура и транспорт постоянно развиваются, модернизируется система обслуживания, появляются новые маршруты, обновляется подвижной состав, мир стремится минимизировать уровень загрязняющих веществ от транспорта. Однако инновации и технологии в транспортной сфере появляются не в каждом регионе. В связи с этим транспортная инфраструктура развивается неравномерно, приводя к различиям региональных экономических и социальных показателей.

Основу пассажирского общественного транспорта, осуществляющего перевозки населения внутри региона и города (за исключением крупных городов), составляют автобусы и маршрутные такси. Состояние транспортной инфраструктуры напрямую зависит от возраста и наработки подвижного состава, а возрастная структура парка определяет качество и экономическую эффективность перевозок. По официальным данным, в Российской Федерации 22 % автобусов эксплуатируются более 10 лет (рис. 1) [6].

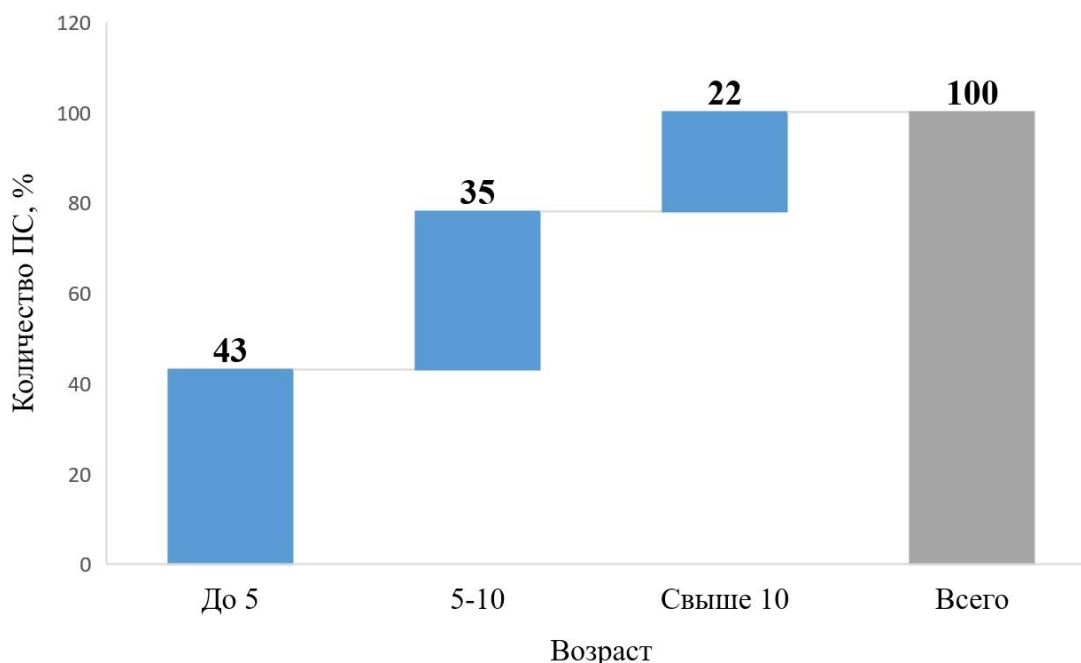


Рис. 1. Возрастная структура автобусов Российской Федерации, находящихся в эксплуатации на 2022 г.

С увеличением возраста и наработки подвижного состава затраты на его содержание и обслуживание значительно увеличиваются, за счет частых отказов

автобусы не выходят на линию, случаются простои и автотранспортные предприятия терпят убытки [5]. Стоит отметить, что средний срок эксплуатации подвижного состава общественного транспорта города Москвы составляет 4 года и подвижной состав своевременно обновляется. За счёт этого поддерживается высокий уровень технической готовности и коэффициента выпуска, минимизируются издержки предприятия на обслуживание и ремонт транспорта. Ситуация в других городах и регионах невыгодно отличается от столицы. За последнее время, в связи с экономической ситуацией и внешними вызовами, у автотранспортных предприятий значительно выросли издержки на запасные части и обслуживание с учетом инфляции и роста цен. Затраты на содержание устаревшего подвижного состава увеличиваются, поэтому возникает необходимость его обновления.

Однако модернизацию подвижного состава затрудняет проблема, связанная с развитием транспортной инфраструктуры. Требуется создание соответствующей производственно-технической базы (новое оборудование для обслуживания) на автотранспортных предприятиях для своевременного обслуживания подвижного состава, устройства зарядных станций для электрического транспорта и приведение в надлежащее состояние транспортной инфраструктуры. Это является трудоемким и затратным процессом и требует детальной проработки, поэтому для реализации этих целей каждому региону необходимо создавать транспортную стратегию развития.

Основополагающим документом для развития транспортной инфраструктуры регионов является Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [1]. Однако каждый регион как пространственная социально-экономическая система государства имеет свои экономические, географические, социальные и климатические особенности. В связи с этим для составления стратегии развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать региональные особенности и корректировать транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года в соответствии с их индивидуальностью.

Для определения единообразного подхода Министерством транспорта были изданы методические рекомендации по разработке региональных транспортных стратегий, регламентам их согласования и механизмам корректировки в увязке с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года [2].

Создание транспортной стратегии региона необходимо начинать с оценки состояния и проблем транспортного комплекса. В рамках работы пассажирского транспорта оценка происходит по следующим показателям.

1. Значимость пассажирского транспорта.
2. Состав парка транспортных средств.
3. Возрастная структура и наработка подвижного состава.
4. Состояние транспортной инфраструктуры в целом.
5. Время ожидания пассажирского транспорта.
6. Коэффициент технической готовности и выпуска на линию.

Проведя анализ состояния транспортного комплекса региона, необходимо определить варианты решения выявленных проблем и определить приоритетный сценарий развития.

На следующем этапе определяются цели и задачи региональной транспортной стратегии на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу. Далее определяются механизмы реализации стратегии и формируются этапы стратегического развития. По итогам или параллельно проводится оценка финансовой составляющей для реализации транспортной стратегии.

Согласованная на уровне региона региональная транспортная стратегия представляется для согласования в Министерство транспорта Российской Федерации.

Маршрутная карта для составления транспортной стратегии представлена на рисунке 2.

Основными проблемами пассажирского транспорта в регионах являются:

- устаревший подвижной состав;
- время ожидания общественного транспорта;
- устаревшая транспортная инфраструктура;
- устаревшая производственно-техническая база (ПТБ) автотранспортных предприятий.

Подвижной состав на балансе автотранспортных предприятий региона, не в полной мере соответствующий требованиям, повышает издержки на ремонт и обслуживание, вследствие чего возникают простои в ремонте и упущенная прибыль. Исходя из этого вытекает проблема увеличения времени ожидания транспортного средства на остановках.

Быстрому износу транспортных средств и маленькой наработке на отказ способствует устаревшая ПТБ автотранспортных предприятий. Транспортная инфраструктура влияет на социальное благополучие граждан, возможность реализации новых транспортных проектов и развитие транспортного комплекса региона.

Все эти проблемы напрямую влияют на экономические и социальные показатели региона. Возможные пути решения их представлены на рисунке 3.

Также для регионов Российской Федерации возможно проведение мероприятий по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», также, согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2021 года № 2316, регионы смогут получить бюджетные кредиты на проекты, связанные с комплексным развитием городского электротранспорта [3].



Рис. 2. Маршрутная карта для создания транспортной стратегии

Региональная транспортная политика должна быть направлена, с одной стороны, на реализацию основных положений федеральной транспортной стратегии и должна детализировать ее с учетом региональных особенностей, а с другой стороны, дополнять ее мерами, обеспечивающими развитие наиболее приоритетных компонентов региональных транспортных систем [4].



Рис. 3. Возможные пути решения основных проблем пассажирского транспортного комплекса

Наличие развитого транспортного комплекса региона способствует эффективному использованию ресурсного, экономического и социального потенциала региона. Общественный транспорт – важная составляющая экономической и социальной инфраструктуры региона. Развитие транспортной системы региона – трудоемкий и ресурсозатратный процесс, требующий тщательного планирования и составления транспортной стратегии в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации. Реализация целей и задач транспортной стратегии повысит социальное и экономическое благосостояние региона.

Список литературы

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: утверждена Правительством Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р // СПС «КонсультантПлюс».
2. Методические рекомендации по разработке региональных транспортных стратегий, регламентам их согласования и механизмам корректировки в увязке с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года // Министерство транспорта Российской Федерации: офиц. сайт. URL: <http://mintrans.krskstate.ru/dat/File/29/Metodicheskie%20rekomendatsii%20o%20razrabotke%20regionalnih%20transportnih%20strategiy.pdf>.

3. Порядок определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: утвержден протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 19 ноября 2019 г. № 8 URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/10293>.

4. Задворный Ю. В. Управление развитием транспортной инфраструктуры северных регионов: дис. ... д-ра экон. наук. – М., 2011. – 445 с.

5. Кузнецов Е. С., Болдин А. П., Власов В. М. и др. Техническая эксплуатация автомобилей: учебник для вузов. – 4-е изд., перераб. и доп. – М. : Наука, 2001. – 413 с.

6. Транспорт в России. Статистический сборник. Росстат. – М., 2022. – 101 с.