



Михаил Ростиславович
Якимов

Mikhail R. Yakimov

Общественный транспорт в российских городах. Общие проблемы, различные решения

Public transportation in Russian cities. Common problems, different solutions

Аннотация

Представлена информация о транспортном обслуживании городским пассажирским транспортом общего пользования. Дана оценка эффективности услуги по перевозке населения городским пассажирским транспортом общего пользования. Представлены основные показатели эффективности функционирования городского пассажирского транспорта общего пользования в различных городах.

Ключевые слова: либерализация рынка пассажирских перевозок, двойственность услуги, эффективность услуги по перевозке населения.

DOI: 10.20291/2311-164X-2015-4-3-6

Summary

Information on urban public transport services is presented. Efficiency of urban public transport services is estimated. Main performance indicators of urban public transport services in various cities are given.

Keywords: liberalization of passenger transport services market, duality of service, efficiency of public transportation services.

DOI: 10.20291/2311-164X-2015-4-3-6

Авторы Authors

Михаил Ростиславович Якимов, д-р техн. наук, профессор Пермского национального исследовательского политехнического университета, директор Института транспортного планирования ОО «Российская академия транспорта», научный руководитель Агентства дорожной информации РАДАР, эксперт ООН.

Mikhail Rostislavovich Yakimov, DSc in Engineering, Professor, Perm National Research Polytechnic University, Director of the Institute for Transport Planning, NGO "Russian Academy of Transport", Scientific Director of Radar Traffic Information Agency, UN expert.

К началу 2000-х годов область пассажирских автомобильных перевозок в большинстве городов страны оставалась одной из последних, которых не коснулись рыночные реформы. На территории городов зачастую действовало одно автобусное предприятие, которое управлялось директивно, при этом количество частных предпринимателей, занимающихся пассажирскими перевозками, было незначительно. На балансе каждого из таких предприятий находилось по одному, два, реже три автобуса. Крупные государственные автотранспортные предприятия постепенно передавались на уровень субъектов федерации и далее в собственность муниципалитетов, на которые возложили всю ответственность за транспортное обслуживание в городах. Нерыночные механизмы управления автотранспортными предприятиями вели к росту их убытков, снижению качества транспортного обслуживания населения городов, снижению уровня безопасности.

Позднее руководством регионов было принято решение о том, что перевозки являются услугой, которая должна находиться в условиях рыночной экономики, после чего стали предприниматься меры, направленные на создание условий для ведения бизнеса.

Так, например, в 2006 г. в Пермском крае был принят закон «Об основах организации транспортного обслуживания населения». Кроме этого, было принято управленческое решение об уходе от унитарных форм предприятий в данной сфере как самых неэффективных (данное решение до сих пор остается дискуссионным). Также был установлен заявительный принцип, что позволило минимизировать количество нелегальных перевозчиков. Впоследствии было полностью отменено регулирование тарифов на автобусных маршрутах междугородного сообщения, что не только не привело к росту стоимости услуг, а наоборот, спровоцировало их снижение на отдельных маршрутах и значительно снизило темпы роста на других. В результате этих действий существенно выросла конкуренция, которая привела к значительному обновлению подвижного состава и повышению качества услуги. Почти на всей территории края увеличился объем предоставления услуги: открылись новые маршруты, на существующих маршрутах увеличилось количество рейсов.

Весь объем перевозок на городском автомобильном транспорте общего пользования стали осуществлять частные перевозчики. В связи с этим затраты пассажира на перевозку (цена билета) стали наименьшими среди всех крупных муниципальных образований.

Либеральное отношение к системе государственного и муниципального управления позволяет создавать качественную систему транспортного обслуживания населения, в то время как муниципалитеты сталкиваются с нехваткой базовых федеральных законов об организации транспортного обслуживания населения. Дееспособность этой системы, применяемой, в частности, в городе Перми, может являться свидетельством и при-

мером положительной роли процессов либерализации отрасли пассажирских перевозок в городах.

Транспортное обслуживание населения городским пассажирским транспортом общего пользования предполагает оказание двух видов услуг: услуги по перевозке пассажира городским пассажирским транспортом общего пользования и услуги по предоставлению гарантии того, что перевозка будет предоставлена (рис. 1).

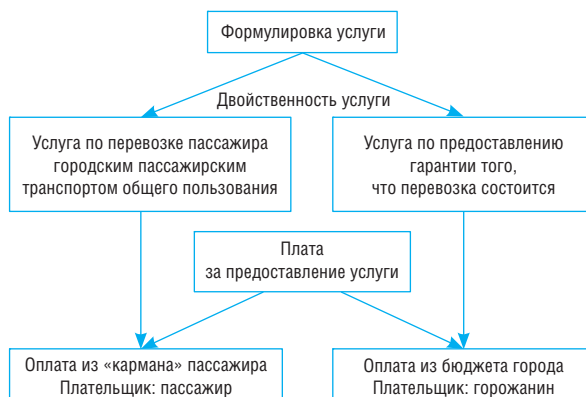


Рис. 1. Формулировка услуги транспортного обслуживания населения городским пассажирским транспортом общего пользования

Иными словами, кроме получения услуги, выраженной в транспортной работе непосредственно поставщиком транспортной услуги (владельцем транспортного средства, на котором осуществляется перевозка), потребителям услуги важно иметь гарантии того, что такая услуга будет оказана и транспортное средство придет на остановку.

Сама перевозка регулируется федеральными законами, законами о защите прав потребителей, законами о безопасности движения. В то же время услуга по предоставлению гарантий того, что перевозка состоится, регулируется органами местного самоуправления согласно № 131-ФЗ «Об основных принципах организации местного самоуправления в РФ». Плата за предоставление услуги за перевозку пассажиров происходит из средств пассажира, и плательщиком является пассажир, а плата за предоставление гарантии того, что эта услуга состоится, производится из бюджета города, и плательщиками являются горожане (рис. 2).

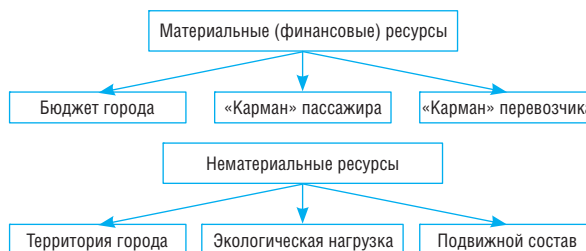


Рис. 2. Возможности и ресурсы для оказания услуги по перевозке населения городским пассажирским транспортом общего пользования

Следует сказать, что пользование общественным транспортом не есть благо, это необходимость эффективного использования общественных пространств, которые достигаются при помощи использования общественного транспорта. Индивидуальный транспорт реализует в себе две потребности человека: мобильную жизнь в экономике и личное пространство (рис. 3).

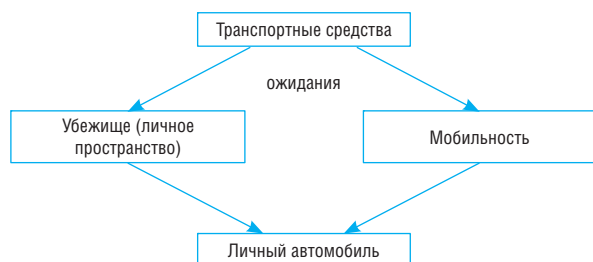


Рис. 3. Роль городского пассажирского транспорта общего пользования

Эффективность услуги по перевозке населения городским пассажирским транспортом общего пользования представляет собой отношение полезности, ко-

торая измеряется в сокращении времени реализации транспортных корреспонденций, к затраченным ресурсам (материальным, финансовым и нематериальным).

По сравнению с другими городами либеральный транспорт в городе Перми, где отсутствует муниципальный транспорт, по всем показателям является эффективным: по цене, а также по дальности поездки (табл. 1).

В табл. 1 представлены данные об основных показателях эффективности функционирования городского пассажирского транспорта общего пользования в различных городах. Следует обратить внимание на разную площадь территории: например, в Перми она составляет 800 км², в Красноярске — 359 км², в Улан-Удэ — 348 км². От площади города зависит средняя длина одной поездки на автобусе. Для Перми, по сравнению с представленными городами, она наибольшая — 7,2 км. В то же время длина поездки определяет себестоимость перевозки одного пассажира, т. е. чем больше пассажир едет на автобусе, тем больше он должен платить. Однако для Перми тариф составляет 16 рублей — один из самых низких тарифов. Это означает, что городской пассажирский транспорт общего пользования работает эффективно.

Таблица 1

Основные показатели эффективности функционирования городского пассажирского транспорта общего пользования в различных городах

Город	Население города, тыс. человек	Площадь города, кв. км	Кол-во систем транспорта	Средняя длина одной поездки на автобусе в городе, км	Кол-во транспортных корреспонденций всеми видами транспорта в сутки, ед.	Доля поездок, реализуемых на ОТ, %	Кол-во подвижного состава автобусов, ежедневно работающих на маршрутах, ед.	Годовой пассажиропоток, млн чел. в год	Стоимость разового проезда на автобусе, руб.
Пермь	1026	800	3	7,2	2 100 000	48,2	800	290	16
Соликамск	96	167	1	6,8	163 000	39,2	81	13	18
Улан-Удэ	421	348	2	4,5	800 000	37,7	1422	73	17
Курган	326	393	2	6,5	620 000	38,1	454	41	18
Самара	1172	541	4	5,8	3 145 000	47,3	300 муницип.	226	23
Екатеринбург	1428	491	4	5,2	2 750 000	47,3	535 муницип.	375	23
Томск	525	297	3	5,1	900 000	45,4	840	100	17
Красноярск	1036	359	3	4,7			1361	215	19
Рязань	533	224	2				86	47	16
Омск	1166	573	3				682	126	18
Киров	487	170	2	4,7			511 муницип.	108	19
Ижевск	637	315	3				402	у перевозчиков	17
Санкт-Петербург	5197	1439	4				2156	298	28
Москва	12184	2511	4					1652	29
Смоленск	330	166	3				130 муницип., 344 частн.	73	14
В. Новгород	222	90	2	3,8			198	53	20
Калининград	453	225	3	5,8			381	199	18

Кроме того, можно заметить, что количество подвижного состава автобусного транспорта в Перми составляет 800 автобусов. Для сравнения: в Улан-Удэ автобусный парк насчитывает 1400 автобусов. Однако 800 автобусов в Перми перевозят 290 млн пассажиров в год, в то время как 1400 автобусов в Улан-Удэ перевозят всего 73 млн пассажиров в год. Так же обстоит ситуация в Красноярске, где количество подвижного состава составляет 1361 автобус, пассажиропоток равен только 215 млн пассажиров в год. Это явно свидетельствует о низкой эффективности работы город-

ского пассажирского транспорта общего пользования в Красноярске и Улан-Удэ.

Данные показатели работы городского пассажирского транспорта общего пользования заставляют задуматься о том, что в первую очередь следует решать не технические вопросы функционирования отдельных систем транспорта, а вопросы менеджмента и эксплуатации общественного транспорта. Для этого необходимо сформировать эффективную систему управления транспортной системой города и задать четкие критерии эффективности ее работы. **ИТ**