

Современное состояние и перспективы развития пассажирского транспортного комплекса городской агломерации

А.В. Литвин, Ю.А. Мокрушин

Удмуртский государственный университет, Ижевск

Аннотация: в статье рассматривается состояние пассажирского транспортного комплекса Ижевской городской агломерации. Отмечается, что агломерация включает в себя ряд населенных пунктов соседних регионов. Это накладывает дополнительные ограничения на развитие всего транспортного комплекса, так как приходится дополнительно согласовывать отдельные организационно-экономические вопросы, относящиеся к компетенциям местных властей. Показаны основные проблемы сдерживающие развитие пассажирского транспортного комплекса, среди которых особо выделены инфраструктурные, технические, управленческие, а также тарифной политики. Предлагается комплекс мер по улучшению транспортного обслуживания населения городской агломерации. Теоретически обосновывается ожидаемый социально-экономический эффект.

Ключевые слова: городская агломерация, состояние, перспективы развития, пассажирский транспорт, инфраструктура, управление, маршрутная сеть, проблемы, подвижной состав, стратегия.

Состояние транспортного комплекса субъекта Российской Федерации, городской агломерации или отдельно взятого населенного пункта является одним из ключевых показателей их социально-экономического развития, так как обеспечивает требуемое взаимодействие промышленных объектов с предприятиями сферы обслуживания и населением. В условиях нестабильной экономики вопросы оптимального управления и работы транспортного комплекса, влияющего, причем, весьма существенно на формирование бюджетов различных уровней, также представляются достаточно актуальными.

Ижевская городская агломерация – это территория 14 муниципальных

образований Удмуртской Республики (УР), Республики Татарстан (РТ), Республики Башкортостан (РБ), Пермского края с главным полюсом роста городом Ижевском – столицей УР и полюсами роста второго порядка – малыми городами УР Воткинском и Сарапулом. В зону агломерации попадают части территорий соседних областей – городов Чайковского (Пермский край), Агрыза (РТ) и Нефтекамска (РБ). Численность населения агломерации свыше 1,2 млн. человек, площадь более 12 тысяч кв. км. Здесь проживает свыше 60% населения и расположено 75% предприятий УР [1]. Учет такого показателя, как численность населения является одним из важнейших показателей развития агломерации, так как чем больше городская агломерация, тем более диверсифицирована её экономика [2]. Большое значение в формировании городских агломераций имеет и так называемый инфраструктурный эффект, связанный с реализацией проектов по строительству новых транспортных комплексов, крупных логистических центров и информационных узлов [3].

Пассажирский транспорт, как часть всего транспортного комплекса агломерации, характеризуется различной организационной структурой, включающей хозяйствующие субъекты автомобильного, внутреннего водного, городского электрического и пригородного железнодорожного транспорта. Протяженность путей сообщения транспортной комплекса Ижевской городской агломерации: 368 км железных дорог общего пользования, 3365 км автомобильных дорог, в том числе с твердым покрытием - 2977 км, 75,5 км трамвайных путей, 106 км троллейбусных линий, 59 км внутренних водных путей.

В агломерации действуют 79 городских, 156 пригородных, 43 междугородных и 7 межрегиональных автобусных маршрутов, обслуживаемых автотранспортными организациями, парк которых насчитывает более 900 автобусов различной вместимости. Обслуживанием

пассажиrow в пригородном и междугородном сообщении занято 3 автовокзала, 28 автостанций и 10 кассовых пунктов.

На городском электрическом транспорте перевозку пассажиров осуществляет муниципальное унитарное предприятие, которое обслуживает 9 троллейбусных и 11 трамвайных маршрутов, его парк составляет 236 трамвая и 227 троллейбусов.

Организацией пассажирских железнодорожных перевозок в пределах городской агломерации занимается Ижевское отделение Горьковской железной дороги – филиал ОАО «Российские железные дороги».

Водный транспорт представлен портами: ОАО «Речной порт «Сарапул», «Порт «Камбарка» и «Чайковский речной порт», основной деятельностью которых являются погрузочно-разгрузочные работы и добыча нерудных строительных материалов. Доля перевозок пассажиров весьма незначительна, и, как правило, осуществляется внутри территории городов, входящих в агломерацию (гг. Ижевск, Воткинск, Чайковский) [4].

В процессе выстраивания хозяйственных отношений предприятия транспортного комплекса пытаются адаптироваться к новым организационно-экономическим условиям. Однако многие проблемы так и не нашли до сих пор своего решения в Ижевской городской агломерации.

Например, к недостаткам управленческого аспекта деятельности пассажирских перевозок следует отнести: неэффективность предыдущей реформы пассажирского транспорта, которая свелась лишь к переносу ответственности за организацию транспортного обслуживания с государства на органы исполнительной власти субъектов и муниципалитетов, причем без предоставления им соответствующих полномочий и источников финансирования; недостаточный контроль за деятельностью частных перевозчиков со стороны местных властей; отсутствие аналитической информации между операторами рынка транспортных услуг и научно-

обоснованных и формализованных методов решения общих задач системы управления транспортом; системы стандартов качества обслуживания пассажиров, а также формирования эффективной системы муниципального заказа. Муниципальные власти, в первую очередь преследующие цели минимизации своих бюджетных трат, на практике очень редко интересуются вопросами безопасности, комфортности и качества перевозок. В то же время и сам перевозчик, компенсируя свои затраты, старается сделать свой бизнес как можно более непрозрачным для органов исполнительной власти. Данная ситуация ведет к хаосу на рынке услуг, негативно отражается на их единственном потребителе – пассажире; монетизация не позволила вывести общественный транспорт на требуемый уровень самофинансирования, и он по-прежнему зависит от социальной политики, проводимой местными органами власти [5].

Обновление парка подвижного состава общего пользования за счет региональных (местных) бюджетов в настоящее время также представляется недостаточным, учитывая постоянный дефицит региональных и местных бюджетов на протяжении последних лет, особенно в дотационных регионах России.

Немало трудностей наблюдается в эксплуатационном обеспечении работы транспортных предприятий. Это, в первую очередь, сложности с приобретением запасных частей и их оплатой; изменение всей системы покупки подвижного состава; несоответствие возможностей предприятий запросам; нерациональность организационной структуры, изношенность парка и сокращение его численности [6].

Проверка состояния маршрутной сети показала недостаточность охвата услугами перевозчиков пассажиропотоков в отдельных зонах перспективной застройки городской агломерации. Необходима существенная корректировка существующей маршрутной сети с учетом этого момента. В качестве

инструмента оценки достоверности информации о маршрутах и их соответствия заявленным характеристикам могут быть использованы средства спутниковой навигации. Улучшить ситуацию можно за счет сплошного применения современных автоматизированных систем управления движением (АСУД) [7]. Однако их внедрение потребует дополнительных инвестиций, и весьма значительных, что в современных российских условиях сделать очень сложно. Выборочные обследования пассажиропотоков, проведенные в 2010-2013 гг., показали общую тенденцию снижения объема пассажирских перевозок и незначительное увеличение доли коммерческих перевозчиков в их общем объеме.

Вопросы тарифной политики представляются достаточно значимыми. Ситуация, сложившаяся в ценообразовании на пассажирском транспорте, весьма запутанна. Практически все применяемые методы расчета тарифов в основном базируются на использовании нормативной себестоимости, которая, как правило, весьма существенно отличается от фактических затрат перевозчика, при этом некоторые статьи затрат вообще не могут быть точно просчитаны [8].

На объем и качество пассажирских перевозок заметное влияние оказывают также градостроительные факторы, а именно: отсутствие программ модернизации улично-дорожной сети и механизмов, способствующих урегулированию вопросов перенасыщенности центра городов; рост плотности транспортных потоков и, как следствие, снижение эксплуатационной скорости подвижного состава; медленное строительство мостов и транспортных развязок.

Наличие такого большого числа недостатков говорит о том, что требуется радикальное реформирование всей системы управления пассажирским транспортом городской агломерации, совершенствование форм взаимодействия между его управляющими структурами и частными

перевозчиками на основе новой нормативно-правовой базы, позволяющей обеспечить достаточно высокий уровень транспортного обслуживания всех социальных групп населения, безопасность и экологичность услуг, создание условий, привлекательных для инвесторов [9]. Следует учитывать и то обстоятельство, что сегодня государственным (муниципальным) транспортным предприятиям приходится конкурировать с частными перевозчиками, не имеющих обязательств по перевозке льготных категорий пассажиров.

Указанные проблемы не могут быть устранены традиционными методами при существующем уровне взаимодействия между органами управления и хозяйствующими субъектами в границах текущего бюджетного финансирования. Необходима дополнительная государственная поддержка. Реализация государственной политики в области развития транспортного комплекса, при использовании программно-целевого метода, в котором все мероприятия увязаны по срокам, ресурсам и исполнителям, в сочетании с продуманной системой управления и контроля, создаст предпосылки для дальнейшего более динамичного развития данного сектора экономики, даст возможность достижения цели и задач, предусмотренных «Стратегией социально-экономического развития Удмуртской Республики на период до 2014 года», а более конкретно: создание условий для сбалансированного развития транспортного комплекса, обеспечивающего экономику республики, повышение качества жизни граждан и привлечение инвестиций в транспортный комплекс [10].

Достижение данной цели для Ижевской городской агломерации потребует в ближайшей перспективе решения следующих локальных задач:

- ✓ повышения безопасности и качества пассажирских перевозок;
 - ✓ обеспечения стабильности работы всех видов пассажирского транспорта;
-

- ✓ удовлетворения платежеспособного спроса на перевозки пассажиров;
- ✓ создания условий для финансового оздоровления организаций транспорта;
- ✓ оптимизации существующей транспортной инфраструктуры;
- ✓ совершенствования законодательной базы;
- ✓ введения автоматизированной системы оплаты проезда на всех видах пассажирского транспорта агломерации;
- ✓ создание Единого центра дистанционного контроля пассажирского транспорта.

В результате осуществления указанных выше мероприятий следует ожидать кардинального улучшения работы всего пассажирского транспортного комплекса Ижевской городской агломерации, прежде всего за счет совершенствования и реформирования организационно-хозяйственного механизма, системы управления, нормативно-правовой базы, координации и взаимодействия органов власти на всех уровнях и транспортных предприятий, согласованного, четкого взаимодействия различных видов транспорта между собой. Точная же оценка суммарного социально-экономического эффекта и результативности предлагаемых мероприятий затруднена, потому что требует синхронного сбора информации от многих участников организации транспортного процесса. Вместе с тем можно с большой долей вероятности предположить снижение себестоимости транспортной работы, сокращение выброса вредных веществ и компонентов, уменьшения числа техногенных аварий и чрезвычайных ситуаций с участием пассажирского транспорта.

Литература

1. Литвин А.В., Мокрушин Ю.А. Организационно-экономическое развитие пассажирского транспорта в городских агломерациях: на примере



Ижевской агломерации // Теория и практика общественного развития. 2015. №2. С.125-127.

2. Шеина С.Г., Рязанцева Т.В. Основные факторы, влияющие на развитие агломераций//Инженерный вестник Дона, 2012, №3 URL: ivdon.ru/magazine/archive/n3y2012/C.761-764/.

3. Селяева Ю.С. Формирование городских агломераций как инструмент динамичного социально-экономического развития территорий// Инженерный вестник Дона, 2012, №3 URL: ivdon.ru/magazine/archive/n3y2012/C.765-769/.

4. Литвин А.В., Баскин А.С. Транспортный потенциал региона// Экономика Удмуртии: учебное пособие под ред. проф. О.И. Боткина. – Ижевск: Изд-во ИЭиУ УдГУ, 2011, С. 43-57.

5. Улицкая Н.М. Рыночные технологии управления имущественным комплексом городского общественного транспорта: монография /Н.М. Улицкая. - М.:Из-во ЗАО Экон-Информ, 2011. - 268 с.

6. Улицкая Н.М. Концепция управления имущественными комплексами маршрутов регулярного сообщения городского общественного транспорта // Вестник Государственного Университета Управления, 2009. № 16(26), С. 386-388.

7. Glen Weibrod, Donald Vary, George Treyz , Economic Implication of Congestion, NCHRP Report 463, Transportation Research Board, Washington, D.C., 2001. pp. 123-124.

8. Ellis, David, Cost Per Hour and Value of Time Calculations for Passenger Vehicles and Commercial Trucks for Use in the Urban Mobility Report. Texas Transportation Institute, 2009. p.7.

9. Литвин А.В., Чиркова А.И. Особенности функционирования и перспективы развития пассажирского транспорта малого города //Развитие экономической науки на транспорте: Новые решения: сб. докл. II Междунар.

науч.-практич. конф. / под общ. ред. Н. А. Журавлевой, СПб., 6–7 июня 2013 г. СПб. : Петербург. гос. ун-т транспорта, 2014, С. 253-258.

10. Стратегия социально-экономического развития Удмуртской Республики до 2025 года. Приложение к Закону Удмуртской Республики от 09 октября 2009 года № 40-ПЗ URL: economy.udmurt.ru/prioriteti/ser/strategia/

References

1. Litvin A.V., Mokrushin Y.A. Teorija i praktika obshhestvennogo razvitija, 2015. No. 2. pp. 125-127.
2. Sheina S.G., Ryazantseva T.V. Inženernyj vestnik Dona (Rus), 2012, №3 URL: ivdon.ru/magazine/archive/n3y2012/pp.761-764/
3. Selyaeva J.S. Inženernyj vestnik Dona (Rus), 2012, №3 URL: ivdon.ru/magazine/archive/n3y2012/pp.765-769/
4. Litvin A.V., Baskin A.S. Transportny potencial regiona [Transport capacity of the region]. Economy of Udmurtia: under a general edition of prof. Botkin O.I. Izhevsk: Publishing house of UdsU, 2011, pp. 43-57.
5. Ulitskaya N. M. Rynochnye strategii upravleniya imushestvennym kompleksom passazhirskogo transporta [Market technologies of management of a property complex of city public transport]. Monographic N. M. Ulitskaya. M.: Publishing ZAO Ekon-Inform, 2011. 268 p.
6. Ulitskaya N. M. Vestnik Gosudarstvennogo Universiteta Upravlenija, 2009. № 16(26), pp. 386-388.
7. Glen Weibrod, Donald Vary, George Treyz , Economic Implication of Congestion, Transportation Research Board, Washington, D.C., 2001. NCHRP Report 463. pp. 123-124.
8. Ellis, David, Cost Per Hour and Value of Time Calculations for Passenger Vehicles and Commercial Trucks for Use in the Urban Mobility Report. Texas Transportation Institute, 2009. p. 7.



9. Litvin A.V., Chirkova A.I. Razvitie jekonomicheskoy nauki na transporte: Novye reshenija: sb. dokl. II Mezhdunar. nauch.-praktich. konf. / pod obshh. red. N. A. Zhuravlevoj, SPb., 6–7 ijunja 2013 g. SPb. : Peterburg. gos. un-t transporta, 2014, pp. 253-258.
10. Strategija social'no-ekonomicheskogo razvitija Udmurtskoj Respubliki do 2025 goda [Strategy of social and economic development of the Udmurt Republic till 2025 year]. The annex to the Law of the Udmurt Republic of October 09, 2009 No. 40-RZ
URL: economy.udmurt.ru/prioriteti/ser/strategia/