

УДК 626.025

ПРОБЛЕМА УБЫТОЧНОСТИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Анастасия Андреевна Владимирова

магистрант

nastyusha-biryukova@inbox.ru

Тамбовский государственный технический университет

г. Тамбов, Россия

Аннотация. В данной статье рассматривается проблема убыточности городского пассажирского транспорта и способы её решения. Проведен сравнительный анализ существующей маршрутной сети г. Тамбова, стоимости проезда, а также анализ на основе выдвинутых предложений по их совершенствованию.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, пассажирские перевозки, стоимость проезда, тариф.

Пассажирский транспорт обеспечивает перевозку пассажиров из одного пункта отправления к другим пунктам назначения, то есть осуществляет посадку пассажира в транспортное средство, движение по маршруту и высадку пассажира.

Авторы научных статей Новикова Л.В. и Громзина А.А в своей работе повествуют о том, что проблема пассажирских перевозок заключается именно в убыточности [1], который отражает состояние автотранспортного предприятия, при котором в течение определенного времени денежные поступления не компенсируют доходы и таким образом не образуется прибыль.

Непосредственный доход для общественного транспорта – это оказываемые услуги по перевозке пассажиров, за которыми закреплён тариф. Тариф формируется исходя из средней заработной платы населения, причём таким образом, чтобы в обществе не возникало волнений. К примеру, в г. Тамбове, стоимость городского проезда при безналичной оплате банковской или транспортной картой составляет 25 рублей и при наличной оплате – 27 рублей. Согласно данным Тамбовстата, средняя заработная плата жителей варьируется от 22 до 44 тысяч рублей за месяц. Таким образом, при ежедневных поездках 2 раза в день (25 рублей), расходы за транспорт гражданина г. Тамбова составят за месяц 1500 рублей или 7% от зарплаты в 22 тысячи рублей.

Стоимость проезда в 2018 году была единой, как для наличной, так и для безналичной оплаты и составляла 17 рублей. Общественный транспорт осуществляет движение согласно маршруту и расписанию, поэтому стоимость перевозок в размере 50 руб./день является доступной в сравнении с используемыми услугами такси, где стоимость формируется исходя из спроса, погодных условий, времени суток, маршрута движения, класса автомобиля. В среднем стоимость перевозки в такси в крупных городах России в расчете на 1 км составляет от 20 до 50 рублей. При перевозках общественным транспортом стоимость проезда неизменна и постоянна на всем пути следования.

Повышение тарифа на регулярные пассажирские перевозки прошло на 47% за последние 6 лет. На увеличение стоимости оказывает влияние современная рыночно-экономическая ситуация.

Стоимость дизельного топлива в 2018 году составляла в среднем 45 рублей, а по состоянию на 01.01.2024 – 58 рублей. Стоимость газомоторного топлива (метан) в настоящее время за 1 м³ – 23 рубля, а в 2018 году – в среднем 13 рублей за 1 м³. Помимо повышения стоимости топлива, произошло также увеличение стоимости запасных частей и других эксплуатационных материалов. В связи с этим, перевозчик предпринимает исчерпывающие меры, которые могли бы способствовать увеличению бюджета предприятия.

Убыточность пассажирских перевозок напрямую связана с неравномерностью пассажиропотока. На определенных маршрутах существует востребованность исключительно в утренние и вечерние часы-пик, в то время как в межпиковое время количество пассажиров может достигать нескольких единиц. Вариантом решения данной проблемы будет являться подбор подвижного состава на основе анализа пассажиропотока: во время массовой пассажиронагрузки использовать автобус большей вместимости, и наоборот, во время небольшой нагрузки – автобус меньшей вместимости. Но не всегда есть возможность подобной замены ввиду нехватки подвижного состава различной вместимости [2].

На убыточность также влияет изношенность подвижного состава. Износ зависит от типа двигателя, вида используемого топлива, качества запасных частей. Поскольку известно, что стоимость запасных частей и материалов возросла, перевозчик может прийти к варианту замены оригинальных заводских запасных частей на использование более дешевых аналогов с целью сокращения затрат, что безусловно влияет на главный показатель транспортной работы – безопасность [3].

Снижение доходов и рост убыточности перевозчиков происходит из-за несоответствия единых тарифов и средней дальности поездки одного пассажира, а последняя, являясь одной из основных составляющих расчета стоимости

билета за проезд, объективно и постоянно растет с учетом роста территории города и строительства новых микрорайонов. На снижение доходов перевозчика влияет и сокращение количества пересадок пассажиров за счет повышения плотности пассажирской сети с увеличением длины маршрутов в целях повышения качества обслуживания пассажиров [4].

При существующей транспортной сети, маршруты общественного транспорта, могут дублировать прохождение иных маршрутов по заданной траектории движения. Если смоделировать ситуацию с исключительно небольшими маршрутами и своеобразным разбиением единого маршрута на несколько других, то появляется вопрос организации непрерывной и постоянной подачи транспорта, чтобы пассажир не тратил время на ожидание больше, чем на непосредственную поездку.

Субъективными причинами убыточности являются также не использованные внутренние резервы предприятий перевозчиков для повышения производительности труда и эффективности производства. Перевозчики могут не находить оптимального решения на такие вопросы, как повышение коэффициента выпуска подвижного состава, регулярности его движения, управления и контроля работы его на линии, организации рациональных режимов труда водителей и выходов, обустройства маршрутов и быта, рабочего персонала, а также обеспечение безопасности перевозок пассажиров.

Согласно п. 3.3.5 распоряжения Министерства Транспорта России от 31.01.2017 №НА-19р (ред. от 18.10.2023) количество пересадок не должно достигать двух единиц в муниципальных образованиях более 500 тыс. населения, и не более одной пересадки в остальных образованиях [5].

В г. Тамбове транспортная доступность обеспечена по всему городу. Маршрутная сеть связывает все направления города между собой: север и юг, запад и восток, и наоборот в различных модификациях. С одной стороны, транспортная доступность, а с другой – возникает вопрос есть ли необходимость соединения разных частей города единым беспересадочным маршрутом.

Таким образом, необходимо внедрение новой системы оплаты проезда, зависящей от расстояния перевозки пассажира или количества остановочных пунктов. Это позволит увеличить доходы транспортной компании. Предполагается, что на входе в общественный транспорт и выходе из него, будут установлены терминалы с системой, поддерживающей геопозиции, а также фиксирующей начальную и конечную остановку каждого пассажира. Оплата будет происходить автоматически при высадке из транспортного средства (автобуса). Для воплощения данной идеи в реальность, необходимо будет провести анализ стоимости перевозки в расчёте на 1 км на общественном транспорте. Например, при фиксированной оплате в 15 рублей за 1 км и перевозки в г. Тамбове с остановочного пункта «Ореховая» до «Дом Художника» с расстоянием 8 км, пассажир должен будет оплатить проезд в размере 120 рублей. Учитывая среднюю заработную плату жителя г. Тамбова в 22 тысячи рублей и 240 рублей в день за проезд до пункта назначения и обратно, доля за проезд составит 32,7%. В сравнении, с существующей ситуацией в 7%, расходы за транспорт возрастают с 1500 рублей в месяц до 7200 рублей. Таким образом, необходимо грамотное распределение стоимости перевозки в расчете за 1 км, учитывая, что существующий 1 пассажирокилометр оценивается в 0,4 рублей (отношение 10 километров пути к 25 рублям за проезд).

Список литературы:

1. Новикова Л.В., Громзина А.А. Проблематика пассажирских перевозок // Материалы X Международной студенческой научной конференции «Студенческий научный форум». 2023.
2. Севостьянов М.А., Гуськов А.А. Выбор вместимости автобуса при организации городских пассажирских перевозок // Современная техника и технологии в электроэнергетике и на транспорте: задачи, проблемы, решения. Всерос. науч.-практ. конф. научных, научно-педагогических работников, аспирантов и студентов. Челябинск. 2022. С. 222-228.

3. Севостьянов М.А., Гуськов А.А. Эффективность организации городского общественного пассажирского транспорта // Техника и технология транспорта. 2023. № 2 (29).

4. Гуськов А.А., Залукаева Н.Ю., Севостьянов М.А. Методика информационно-технологической оценки работы общественного пассажирского транспорта // Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета. 2022. Т. 19. № 5(87). С. 654-665.

5. Распоряжение Министерства Транспорта России от 31.01.2017 №НА-19р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (дата обращения 23.01.2024 г.).

UDC 626.025

THE PROBLEM OF UNPROFITABILITY OF URBAN PASSENGER TRANSPORT

Anastasia A. Vladimirova

master student

nastyusha-biryukova@inbox.ru

Tambov State Technical University

Tambov, Russia

Annotation. This article discusses the problem of unprofitability of urban passenger transport and ways to solve it. A comparative analysis of the existing Tambov route network, the cost of travel, as well as an analysis based on the proposals put forward for their improvement.

Keywords: urban passenger transport, passenger transportation, fare.

Статья поступила в редакцию 30.01.2024; одобрена после рецензирования 20.03.2024; принята к публикации 22.03.2024.

The article was submitted 30.01.2024; approved after reviewing 20.03.2024; accepted for publication 22.03.2024.