

УДК 656.025.2

ББК 39.38

Г-93

Гукетлев Юсуф Хаджибиратович, доктор экономических наук, заведующий кафедрой организации и управления транспортными процессами, профессор; инженерно-экономический факультет ФГБОУ ВО «Майкопский государственный технологический университет»; тел.: 8(8772)570504;

Ткачева Яна Сергеевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления на предприятии; инженерно-экономический факультет ФГБОУ ВО «Майкопский государственный технологический университет»; тел.: 8(8772)570504;

Гукетлев Эльдар Юсуфович, преподаватель кафедры экономики и управления на предприятии; инженерно-экономический факультет ФГБОУ ВО «Майкопский государственный технологический университет»; тел.: 8(8772)570504.

ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ В СОЦИАЛЬНО-КУЛЬТУРНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ГОРОДОВ И РЕГИОНОВ

(рецензирована)

Статья посвящена раскрытию особенностей пассажирского транспорта в социально-культурном пространстве городов и регионов. Рассмотрена транспортная стратегия, обозначены перспективы развития городского пассажирского автотранспорта в сравнении с городским электротранспортом, а также разработаны основные принципы формирования региональной транспортной политики.

Ключевые слова: транспорт, пассажирские перевозки, транспортная стратегия, транспортная политика, город, регион.

Guketlev Yousuf Hadzhibiratomovich, Doctor of Economics, head of the Department of Organization and Management of Transport Processes, professor; Engineering and Economics Faculty of FSBEI HE "Maikop State Technological University", tel.: 8 (8772) 570504;

Tkacheva Yana Sergeevna, Candidate of Economics, associate professor of the Department of Organization and Management of Transport Processes, professor; Engineering and Economics Faculty of FSBEI HE "Maikop State Technological University", tel.: 8 (8772) 570504;

Guketlev Eldar Yousufovich, a lecturer of the Department of Organization and Management of Transport Processes, professor; Engineering and Economics Faculty of FSBEI HE "Maikop State Technological University", tel.: 8 (8772) 570504.

PASSENGER TRANSPORT IN THE SOCIO-CULTURAL SPACE OF CITIES AND REGIONS

(Reviewed)

The article discloses features of passenger transport in the socio-cultural environment of cities and regions. Transport strategy is considered, prospects of development of urban passenger transport compared with urban electric transport are given, basic principles of regional transport policy formation are developed.

Keywords: transport, passenger transport, transport strategy, transport policy, city, region.

Транспорт с другими отраслями экономики тесно взаимосвязан. Подвижность населения зависит от уровня развития производства и торговли определяет спрос на

транспортные услуги. В то же время транспорт является системообразующим звеном экономики и оказывает существенное влияние на уровень развития производительных сил.

Транспорт в значительной степени определяет динамику развития страны и отдельных ее регионов. До перехода к рыночной экономике в стране существовало достаточно развитая транспортная система, которая обеспечивала мобильность населения, взаимосвязь между регионами, внутренние и внешние экономические связи.

В период перехода к рыночной экономике на транспорте были осуществлены: приватизация и демонополизация, замена административного управления на систему государственного регулирования транспортной деятельности. Тарифы в настоящее время являются преимущественно, свободными и определяются самими транспортными организациями с учетом условий на рынке. Регулируемые тарифы остались в секторе городского и пригородного общественного транспорта, а также на тех видах услуг, где есть естественные монополии транспорта. Большое развитие на транспорте получил мелкий и средний бизнес, индивидуальное предпринимательство.

Одновременно с институциональными трансформациями на транспорте экономические реформы и распад СССР определили новые цели и задачи в транспортной сфере. Основными из них при этом стали:

- проведение единой политики в системе регионального управления в транспортной сфере на основе социально-экономических прогнозов;
- повышение надежности и уровня безопасности процесса функционирования автотранспортных перевозок;
- формирование автотранспортных предприятий, различных по формам собственности и видам подвижного состава;
- активное развитие улично-дорожной сети для увеличения пропускной способности транспорта городов и регионов;
- формирование эффективной конкурентной среды на рынке туристических услуг;
- создание приемлемой тарифной системы, для широких слоев населения;
- повышение уровня эффективности и качества услуг пассажирских автоперевозок;
- обеспечение высокого уровня экологической безопасности автотранспортных услуг на региональном уровне.

Для пассажирских перевозок новые условия проявлялись в изменении подвижности населения и платежеспособности спроса на перевозки, быстрым ростом количества личных легковых автомобилей. Рост индивидуальной мобильности стал важным фактором нового образа жизни в нашей стране.

Первый этап рыночных реформ сопровождался спадом спроса на перевозки и ростом цен на транспортные услуги. Возникли проблемы обновления изношенных основных фондов. Снизилась протяженность автомобильных и железных дорог, не развивались транспортные сети городов. Многие транспортные предприятия оказались на грани банкротства.

В конце 90-х годов кризисный период развития был практически преодолён и транспорт стал обеспечивать основные потребности экономики в транспортных услугах, что очень важно для сохранения территориальной целостности и интеграции страны в систему мировых хозяйственных связей.

Появилась возможность реализации ряда целевых программ, направленных на создание правовых и экономических основ транспортной деятельности, развитие институциональных преобразований, повышение уровня безопасности дорожного движения, поддержку социально значимых видов транспортной деятельности,

привлечение инвестиций в транспортную сферу, повышение конкурентоспособности отечественной транспортной системы на мировом рынке.

В 2001 г. Правительство РФ одобрило федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России». Программа была направлена на решение конкретных вызовов современности [3]:

- обновление основных фондов в соответствии с потребностями из-за физического и морального износа техники;
- координация усилий при реализации основных проектов;
- внедрение современных средств в сфере информатизации транспорта и применения других передовых технологий;
- снижение диспропорций между развитием дорожной инфраструктуры и темпами автомобилизации;
- повышение требований к уровню экологической безопасности и безопасности движения.

Федеральная целевая программа включает 11 подпрограмм, затрагивающие отдельные виды транспорта. Существует специальная подпрограмма «Реформирование общественного пассажирского транспорта», целью которой является улучшение качества транспортного обслуживания населения за счет увеличения скорости доставки и комфортабельности перевозок пассажиров, повышение уровня безопасности движения, снижение плохого воздействия транспорта на окружающую среду.

Именно эти проблемы и привели к необходимости разработки стратегического программного документа, определяющего развитие транспортной системы на длительную перспективу: «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2020 года». В 2008 году был утвержден ее обновленный вариант, рассчитанный уже до 2030 года. На среднесрочную перспективу в то же время были приняты: «Стратегия развития транспорта до 2010 года», утвержденная Приказом Минтранса от 31 июля 2006 года №94, а также федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России до 2010 года» [1, с. 86].

Основными проблемами, отмеченными в вышеуказанных документах 2006 года были:

- рост уровня автомобилизации привел к повышению интенсивности транспортного потока, превышающую пропускную способность улично-дорожной города и региона, что затрудняет реализацию пассажирских перевозок;
- рычаги влияния городской власти на частных перевозчиков ограничены из-за несовершенства нормативно-правовой базы;
- плохая организация работы городского пассажирского транспорта способствует росту использования легкового транспорта для поездок;
- отсутствие правового поля дестабилизирует работу общественного транспорта и снижает управляемость со стороны городских властей;
- низкий уровень доходов населения не позволяют устанавливать тарифы на проезд такими, чтобы перевозчики могли получать достаточную прибыль, позволяющую восстанавливать изношенный подвижной состав для пассажирских перевозок;
- используемые частными перевозчиками недорогие микроавтобусы, которые быстрее окупаются и имеют низкую провозную способность, что приводит к скоплению их в большом количестве на остановках и проблемам при посадке и высадке пассажиров.

При этом следует отметить, что в соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», основной целью в системе функционирования и развития транспорта является «создание условий

для повышения качества жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам».

Основные положения стратегии развития транспортной системы страны отражены в редакции «Транспортной стратегии до 2030 года», где предусматривается решение следующих задач [3]:

- формирование единой транспортной политики в системе управления городским пассажирским транспортом;
- распределение полномочий между федеральными, регионами и муниципалитетами властями при формировании соответствующих программ развития транспорта;
- развитие единого правового поля конкурентного рынка транспортных услуг;
- уход от стихийного рынка транспортных услуг к его регулированию с учетом социальных и экономических интересов, для обеспечения эффективности и качества оказания транспортных услуг;
- создание нормативно-правовой основы, соответствующей интересам хозяйствования в новых условиях, учитывающей интересы транспортных предприятий с общественными интересами пассажиров;
- повышение государственного контроля и надзора в сфере транспортных перевозок в соответствии с требованиями нормативно правовых актов;
- совершенствование городских, маршрутных сетей и внедрение современных диспетчерских систем оперативного управления;
- разработка пилотных проектов по разделению транспортных потоков за счет выделения специальных полос для движения маршрутного пассажирского транспорта;
- ускоренное развитие скоростных видов пассажирского транспорта для повышения его конкурентоспособности по отношению к легковому транспорту;
- создание в системе современных форм обслуживания городского и пригородного пассажирского транспорта;
- формирование обновленной структуры парка городского пассажирского транспорта для повышения эксплуатационных показателей, уровня безопасности и условий перевозки пассажиров;
- совершенствование механизма государственного регулирования по использованию экологически чистых видов топлива и снижению уровня энергоёмкости транспорта до уровня лучших мировых показателей;
- повышение уровня профессионального мастерства в транспортной сфере путем лицензирования;
- повышение уровня контроля в сфере режима труда и отдыха водителей;
- совершенствование системы регулирования тарифов на пассажирском транспорте;
- расширение использования бесконтактных систем оплаты проезда на транспорте;
- формирование единой системы статистического учета на транспорте.

В новой редакции «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года» обозначены перспективы развития городского пассажирского автотранспорта в сравнении с городским электротранспортом (трамваи, троллейбусы) и метрополитеном. Планируется увеличение автомобильного пассажирского транспорта приблизительно на 15 % при одновременном уменьшении доли городского электротранспорта в 2 раза и во столько же увеличение доли метрополитена [2, с. 63]. Ожидается уменьшение объемов перевозок пассажиров к 2030 году на пассажирском автотранспорте и, в особенности, на городском электротранспорте.

Но уменьшение общих объемов перевозок пассажиров городским пассажирским автотранспортом в дальнейшей перспективе до 2030 года представляется маловероятным даже при увеличении числа автомобилей на душу населения, вследствие чего улично-дорожная сеть городов и регионов практически исчерпала свою пропускную способность и возможностью парковки автомобиля. Выход из этого состояния, как следует из положений «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года» возможен при условии опережающего темпа развития городского пассажирского автотранспорта, что будет способствовать эффективному и качественному обслуживанию пассажиров за счет снижения использования легковых автомобилей в городе. Тогда спрос на использование легковых автомобилей сместится в сферу загородных поездок в связи с расширением административных и экономических (платный проезд через центр города или по отдельным автомобильным магистралям) ограничений на использование легкового автотранспорта. Поэтому рост качества услуг на городском пассажирском автотранспорте станет достойной альтернативой использованию легкового автотранспорта. Для снижения возникающих напряженностей, полезен опыт Лондона, где проводится перспективная долгосрочная PR-политика, направленная на осознание гражданами необходимости некоторых самоограничений на использование легковых автомобилей при передвижении по городу в альтернативу комфортным поездкам на городском пассажирском автотранспорте.

В связи с этим к основным принципам формирования региональной транспортной политики, в сложившихся социально-экономических условиях, можно отнести следующее:

- ✓ распределение ответственности и полномочий между органами власти и управления региона с федеральными органами;
- ✓ формирование систем взаимосвязанных мер федеральных, региональных и муниципальных программ развития транспорта;
- ✓ координация методов регулирования взаимодействующих в регионе видов пассажирского автотранспорта;
- ✓ прогнозирование пассажиропотоков и создание эффективной системы управления пассажирскими автомобильными перевозками, обеспечивающими высокое качество перевозочных услуг.

Литература:

1. Управление региональным транспортным комплексом: учебное пособие / Гукетлев Ю.Х. [и др.]. 2-е изд., доп. Майкоп: МГТУ, 2016. 159 с.
2. Гукетлев Ю.Х., Белецкий А.В. Графоаналитическая модель регулирования регионального транспортного комплекса // Вестник Адыгейского государственного университета. 2011. Вып. 3(86). С. 90-98.
3. Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы): федеральная целевая программа [утв. постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. №848] [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

References:

1. *Regional transport complex management: a tutorial / Guketlev Yu.H. [and oth.]. 2d ed., ext. Maikop: MSTU, 2016. 159 p.*
2. *Guketlev Yu.H., Beletsky A.V Graphic and analytical model of regional transport complex regulation // Bulletin of Adygh State University. 2011. Vol. 3 (86). P. 90-98.*
3. *Development of Transport System of Russia (2010-2020) federal target program [approved by the RF Government Decree of December 5, 2001 № 848] [electronic resource]. Access from ref.- legal system "Garant".*