

# ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Чаплинскис Е.Г.

*Чаплинскис Елена Гунтисовна – студент магистратуры,  
группа транспорта и логистики,  
кафедра управления транспортно-экспедиционным обслуживанием,  
Государственный университет управления, г. Москва*

**Аннотация:** в статье анализируются основные проблемы развития пассажирского транспорта. Описаны причины выявленных проблем. Отмечена взаимосвязь государства с данными проблемами, а также предложены возможные пути решения данных проблем.

**Ключевые слова:** пассажирский транспорт, управление, развитие, привлечение инвестиций.

В современном мире важной составляющей отрасли транспорта является пассажирский транспорт. Его главная задача заключается в обеспечении потребности населения в перевозках. Пассажиры могут пользоваться услугами общественного транспорта по нескольким причинам, таким как необходимость перемещения из дома до работы, общественно-значимых мест (поликлиника, школа, садик и т.п.). С течением времени развивается инфраструктура, создаются новые поселения, а, следовательно, меняется транспортная подвижность жителей, а также средняя дальность поездки. Для обеспечения пассажиров необходимым уровнем качества оказываемых услуг важно развивать и совершенствовать пассажирские перевозки. Но на пути совершенствования пассажирского транспорта имеется ряд противоречий и проблем, мешающих его развитию. Данные проблемы, состоящие из 4 основных направлений, необходимо решать на уровне государства. К этим направлениям относятся: правовые основы деятельности, организация и финансирование деятельности, инвестиции в пассажирский транспорт и организация управления.

В настоящее время, акты, регулирующие деятельность пассажирского транспорта разобщены, противоречивы и не отражают современной реальности. В связи с этим, по вопросам оказания услуг по перевозке на пассажирском транспорте увеличивается количество протестов в надзорных органах и судебных разбирательств [3].

Также нарушен процесс функционирования основных фондов пассажирского транспорта, недостаточные темпы обновления подвижного состава и сильная изношенность. Происходит их активное старение. Возрастает объем сходов с линии транспортных средств по техническим неисправностям и снижается уровень технической надежности и безопасности пассажирского транспорта. Инвестирование предприятий пассажирского транспорта с использованием современных механизмов практически отсутствует. Издержки при использовании подвижного состава, а также себестоимость перевозок пассажиров увеличиваются. В этой области сложились следующие основные проблемы:

– недостаточный объем выделяемых бюджетных средств для обновления и воспроизводства производственных фондов пассажирского транспорта. Так как снижается уровень бюджета, происходит снижение объемов обновления подвижного состава. Предприятия используют старый подвижной состав, который из-за большого возраста часто ломается, а, следовательно, не выполняется планируемый объем пассажирских перевозок. Также увеличиваются затраты на приобретение запасных частей для ремонта транспортных средств;

– нет налаженного механизма поддержки государством пассажирского транспорта, что ведет к ухудшению качества оказываемых услуг, так как отсутствует возможность приведения в надлежащий вид транспортных средств. Чтобы решить данную проблему государству необходимо наладить процесс поддержки предприятий пассажирского транспорта в сфере организации управления и финансирования;

– увеличение транспортной подвижности населения, в условиях сокращения провозных возможностей приводит к росту наполняемости салонов, а также к невозможности охвата существующего пассажиропотока в полном объеме. Данную проблему можно решить с помощью увеличения транспортной работы на определенных маршрутах. Для этого также необходимо приобретение нового подвижного состава;

– нет финансовых, организационных и правовых условий вовлечения частных инвестиций в развитие и модернизацию пассажирского транспорта. Для улучшения работы пассажирского транспорта необходимо установить благоприятные условия вовлечения инвестиций как отечественных, так и зарубежных. Это поспособствует более быстрому развитию пассажирского транспорта;

– нет возможности оценки потребностей в инвестициях, так как отсутствуют социальные стандарты транспортной обеспеченности населения. Что лишает возможности привлечения дополнительного капитала в виде инвестиций сторонних компаний. При решении данной проблемы предприятиям нужно установить свои потребности для привлечения инвестиций;

– низкое качество технико-эксплуатационных показателей транспортных средств, выпускаемых российскими производителями. Российские производители подвижного состава имеют малый опыт по сборке транспортных средств, а также нет специалистов необходимого уровня знаний в данной сфере. Производителям необходимо нанимать более квалифицированный персонал или провести переобучение имеющегося.

В правовой области установились следующие главные противоречия:

– у органов власти всех уровней нет разграничений компетенции, предметов ведения и полномочий в сфере пассажирского транспорта, поэтому при возникновении некоторых ситуаций возникает проблема отнесения

возникшего вопроса по уровню власти. Нужно четкое разграничение обязанностей отдельных органов власти, которое можно установить с помощью принятия специального закона;

- сокращение выделения денежных средств из бюджета по оплате проезда льготной категории граждан, не совершенен механизм предоставления установленных в стране льгот. Не так давно был отменен льготный поезд для пенсионеров Московской области в городе Москве. Чтобы решить данную проблему необходимо увеличить величину выделения денежных средств бюджета для возможности возврата всех ранее существовавших льгот по проезду;

- у органов местного самоуправления не имеется четкого содержания деятельности по организации транспортного обслуживания населения, что мешает контролю над деятельностью организации и соблюдению ее правовых основ. Для контроля деятельности предприятий пассажирского транспорта и соблюдением ей правовых основ необходимо установления компетенций для каждой организации;

- существующие формы государственной поддержки не установлены по направлениям пассажирского транспорта, это ведет к возможности неправильного установления направления государственной поддержки. Для избежание неправильного направления государственной поддержки нужно установить возможные формы и направления поддержки;

- не установлено возмещение затрат предприятиям по обслуживанию пассажиров на маршрутах по нерегулируемым тарифам в условиях самофинансирования и самоокупаемости, на данных маршрутах финансирование происходит только из собственных средств предприятия. Решением может служить разработка способов и возможностей возмещения затрат, на каких именно условиях это возможно;

- не установлены общие подходы к организации и осуществлению перевозок пассажиров. Для решения данной проблемы необходимо разработать и осуществить внедрения общих подходов организации пассажирских перевозок [1].

Организация и способы финансирования деятельности предприятий пассажирского транспорта неэффективны. к накоплению задолженностей, неудовлетворительному финансовому положению предприятий пассажирского транспорта ведет принцип возмещения полученных убытков предприятий в пределах ограниченных возможностей соответствующих бюджетов.

Противоречия, сложившиеся в области финансирования пассажирских перевозок, заключаются в следующем:

- завышения или занижение тарифов по сравнению с себестоимостью перевозок, что приводит к убытку для предприятия при снижении тарифа и к потере пассажиров при завышении, а также может способствовать более активному развитию теневой экономики. Необходимо государственное регулирование данной проблемы, установление определенных нормативов, но которые будут опираться предприятия;

- неэффективны методы по контролю за полученной на маршруте выручкой, а следственно растет и количество пассажиров, избегающих оплаты проезда. Данная проблема ведет к потере получения выручки в полном объеме. Необходимо разработать эффективные методы контроля полученных доходов, среди которых может быть более частые проверки специальным отделом;

- компенсации затрат предприятий на перевозки льготных категорий пассажиров из бюджетов всех уровней не покрывают связанных с этим выпадающих доходов. Денежные средства по выпадающим доходам компенсирует предприятию государство, но в большинстве случаев не в полном объеме, ежемесячно выявляются отклоненные транзакции по совершенным поездкам;

- не производится компенсация издержек предприятий, которые связаны с работой по принятыми правительством пониженным тарифам в сравнении с себестоимостью перевозок, а также на социально важных маршрутах или в отдельные промежутки времени с низкими пассажиропотоками. В настоящее время политика государства строится на обеспечении доступности пассажирских перевозок во всех населенных пунктах, но не разработан процесс корректировки компенсаций по маршрутам, имеющим социальную значимость (единственный способ проезда), но в тоже время и низкий уровень пассажиропотока. Для данных маршрутов необходимо установить возможность покрытия возникающих убытков;

- нет систем объективного контроля объема предоставленных услуг и присутствие непрозрачности финансовых потоков. Все это не позволяет применять методы беспристрастной оценки полученных убытков на пассажирском транспорте, в том числе в связи с перевозками льготных категорий граждан, т.е. отсутствует мотивация уменьшения издержек на перевозки пассажиров на муниципальных маршрутах, обслуживаемых предприятиями, на условиях общественной монополии;

- не разработаны методы, связанных с компенсацией издержек при перевозке льготных категорий пассажиров из бюджетов всех уровней, не допускающие ненадлежащего использования бюджетных переводов. В связи с этим необходимо разработать эффективные способы компенсации понесенных убытков [1].

В нужной степени институциональными изменениями не подтверждены операции государственного и муниципального управления работы пассажирского транспорта. Существующие и разрабатываемые органы управления часто недостаточно эффективно взаимодействуют между собой и не имеют точных разграничений власти.

В области институциональной организации управления выявлены следующие противоречия:

- не окончен процесс передачи с федерального уровня на муниципальный и уровни субъектов Федерации собственности пассажирского транспорта, что ведет к неразберихе в полномочиях субъектов государства. При окончании проведения данного процесса представленная проблема будет решена;

– нет устройства продуктивного управления государственной и муниципальной собственностью на пассажирском транспорте. Необходимо проанализировать наиболее успешные способы управления собственностью, а после внедрить наиболее эффективный метод;

– не установлена система органов государственного и муниципального регулирования пассажирского транспорта, которая способна обеспечивать его постоянное функционирование и развитие, что ведет к потере контроля состояния пассажирского транспорта;

– по управлению пассажирскими перевозками не завершено формирование необходимых структур, не находят обширного развития информационно-управленческие системы. Необходимо завершить процесс формирования структур для возможности развития пассажирских перевозок;

– наличие частных перевозчиков в теневом секторе экономики. Данные перевозки официально не зарегистрированы, не имеют лицензии на перевозку пассажиров. Необходим постоянный мониторинг выявления нелегальных перевозчиков и организация прекращения их незаконной деятельности;

– наибольшей властью обладает на пассажирском транспорте унитарное предприятие, в пределах которого не продвигается эффективная хозяйственная деятельность, рост накоплений и инвестиционная активность, а также на предприятии используется старый подвижной состав. Для решения проблемы необходимо перепостроение хозяйственной деятельности предприятия, а впоследствии и обновлении подвижного состава;

– нет необходимого и достаточного опыта организации и управления пассажирским транспортом в органах государственного и муниципального управления для изменений в области пассажирского транспорта, а также они не обладают достаточными кадровыми ресурсами. Это существенно снижает качество управления. Для решения данной проблемы необходимо организовать поиск специалистов нужного уровня.

Система управления пассажирским транспортом из-за противоречивости законодательства в настоящее время содержится на договоренностях между транспортными администрациями, контрольно-надзорными органами и перевозчиками. В результате возникает неустойчивое равновесие интересов. Поэтому одной из главных проблем развития пассажирского транспорта остается законодательство [2].

Для улучшения сложившихся обстоятельств министерство транспорта работает над основными федеральными законами в области пассажирского транспорта, а также правками к ним.

Также требуется решение и других задачи, среди которых создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом, улучшение тарифной политики, формирование единой маршрутной сети и ее оптимизация, наблюдение состояния общественного транспорта, создание системы диспетчерского управления общественным транспортом, снижение вредного воздействия пассажирского транспорта на окружающую среду. Указанные задачи пассажирского транспорта необходимо решать с помощью комплексного подхода [4].

Для того чтобы повысить качество применяемой тарифной политики необходимо создать эффективный метод, который будет учитывать социальную значимость транспортных услуг и сочетание элементов рыночного и государственного регулирования рынка. Применение данной политики необходимо, так как предприятия должны быть прибыльными за счет более эффективной работы, а не за счет повышения тарифов. Но при этом необходимо также руководствоваться законами и актами в области тарифообразования.

На пассажирском транспорте в настоящее время существует ряд серьезных проблем, которые требуют своего решения. Одной из них является необходимость проведения изменения по совершенствованию и развитию пассажирских услуг, так как транспорт имеет большое значение для развития экономического состояния страны. Благодаря хорошо развитой транспортной системе происходит развитие производственной структуры деятельности государства.

Все представленные противоречия, проблемы и пути их решения имеют большое практическое значение для развития пассажирского транспорта.

### *Список литературы*

1. Выступление Заместителя Руководителя Департамента автомобильного транспорта Минтранса России Евгения Москвичева // Реформирование пассажирского транспорта: семинар. Омск, 2003. 10–11 июля.
2. *Шальнова Н.С.* Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта // Молодой ученый, 2011. № 12. Т. 1. С. 61–64.
3. *Эльдарханов Х.Ю.* Логистика: управление городским грузодвижением. Тамбов: Грамота, 2008. 143 с.
4. *Спирин И.В.* Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник / И.В. Спирин. М.: Академия, 2011. 398 с.