

Равочкина Оксана Игоревна

Магистрант

Направление: Государственное и муниципальное управление

Магистерская программа: Государственное и муниципальное управление

Система формирования и регулирования тарифов на пассажирские перевозки автомобильным транспортом в городских агломерациях

Аннотация. В данной статье рассмотрена система тарифообразования на городском пассажирском транспорте. А также проведен анализ пассажирских перевозок автомобильным транспортом в г. Саранск.

Ключевые слова: тариф, общественный транспорт, бюджетные субсидии, пассажиры, перевозчики.

В соответствии с законодательством РФ вопросы транспортного обслуживания населения напрямую относятся к ведению муниципалитетов. В зоне их ответственности находится создание условий для предоставления транспортных услуг, организация транспортного обслуживания в границах поселения, содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования. Таким образом можно заключить что организация перевозок общественным пассажирским транспортом полностью находится в ведении муниципалитетов. Разумеется, и функция финансирования общественного транспорта ложится на органы местного самоуправления, а именно на городские бюджеты, которые в большинстве своем являются напряженными [1, с. 102].

Схема финансирования общественного пассажирского транспорта в России финансируется по следующей схеме. Пассажиры осуществляют оплату проезда, получая взамен услуги на перевозки. Финансирование за счет пассажиров является основным источником доходов операторов. Органы

власти определяют и контролируют выполнение обязательств операторов. Ежегодно перевозчики предоставляют регулятору (департамент дорог и транспорта) отчет о своих затратах и предлагают выплатить в виде бюджетных субсидий разницу между этими затратами и выручкой, а также определить размер тарифа на следующий период [3, с. 241].

Важнейший фактор стратегического развития территории составляет совершенствование транспортной инфраструктуры. Основа каркаса магистральных улиц и дорог Саранска определяется исторически сложившимися направлениями дорог и р. Инсар с притоками Тавла и Саранка. Общая протяженность дорожной сети при общей площади – 2500 тыс. кв. м., составляет около 340 км, почти все улицы, протяженность которых составляет 257 км – с твердым покрытием, а их площадь – 2210 тыс. кв. м, площадь тротуаров общей протяженностью около 160 км составляет около 573 тыс. кв. м.

Все более актуальной в городском округе Саранск становится проблема интенсивности движения автотранспорта и низкой пропускной способности дорог. Другая проблема заключается в отсутствии парковок. С 2012 по 2015 год количество находящегося в личном пользовании автотранспорта возросло в 1,2 раза (с 88936 на начало 2012 года до 102681 единиц к концу 2015 года). Средняя обеспеченность машино-местами для хранения автомобилей жителей Саранска составляет около 57% от численности парка легковых автомобилей, тогда как этот показатель должен составлять по существующим нормативам не менее 90%. Дефицит обеспеченности местами хранения индивидуального легкового автотранспорта составляет в настоящее время около 20000 машино-мест в совокупности.

Из этого следует, что в настоящее время в городском округе ощущается острый дефицит мест хранения легкового автотранспорта, который по мере роста автомобилизации, будет обостряться.

Общественный транспорт в городском округе Саранск представлен как автобусами, так и троллейбусами.

Общее число пассажирского транспорта, которым оказываются услуги по перевозке пассажиров в городском округе Саранск, составляет около 600 единиц подвижного состава, в том числе 183 единицы (97 троллейбусов и 86 автобусов) муниципального и свыше 400 единиц частного транспорта.

Остановки пассажирского транспорта с таким количеством подвижного состава не справляются: на одну остановку в центре города одновременно подходит до 4–5 единиц транспорта. Не вмещают всего подвижного состава и площадки для стоянки автотранспорта на конечных остановках.

Осуществляют городские пассажирские перевозки в городском округе Саранск транспортом общего пользования по 54 муниципальным маршрутам автобусами большой вместимости, троллейбусами, автобусами средней и малой вместимости, а также маршрутными такси, которые принадлежат предприятиям различных форм собственности. Обеспечивают пассажирские перевозки МП городского округа Саранск «Горэлектротранс», 3 частных предприятия и 1 индивидуальный предприниматель.

Пополнение подвижного состава происходит в объемах, которые не соответствуют темпам его физического износа, из-за чего средний возраст троллейбусного парка подвижного состава при норме 7 лет, превышает 7,2 года, причем 35 единиц из 97 эксплуатируются свыше 10 лет.

Средний возраст автобусного парка – 4,9 года, однако 19 единиц автобусного парка при этом эксплуатируется свыше 7 лет.

При подготовке к проведению в городском округе Саранск Чемпионата Мира по футболу в 2018 году подвижный состав и материально-техническая база транспортных предприятий всех форм собственности была несколько обновлена в целях соответствия требованиям ФИФА [2].

Однако остались нерешенными существующие проблемы транспортной инфраструктуры города в виде:

– проблем «взаимосвязи разных районов города», которые заключаются в планировочной «оторванности» районов друг от друга, что с одной стороны формирует неоднородную городскую среду, а с другой – концентрирует потоки

на узких улицах, соединяющих районы и центр, формируя тем самым напряженные участки на выездах и въездах в районы; происходит это на фоне роста уровня автомобилизации населения и интенсивности использования индивидуального транспорта;

- сложностей с парковочными местами для личного автотранспорта населения, которые несмотря на увеличение их общего количества, всегда были существенно ниже темпов роста автомобильного парка;

- нарастающей диспропорции между увеличением числа автомобилей и протяженностью УДС, не рассчитанной на такие транспортные потоки.

- несоблюдения участниками дорожного движения требований ПДД;

- недостаточной профессиональной подготовки и весьма низкой дисциплинированности водителей частного автотранспорта;

- недостаточного понимания и поддержки обществом мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

- устаревших систем связи, несвоевременного обнаружения ДТП и оказания медицинской помощи пострадавшим.

- недостатка территории необходимой для размещения автостоянок и гаражей;

- среднего возраста подвижного состава, составляющего от 6 до 14 лет, превышения нормативного срока эксплуатации свыше 50% парка, который требует капитально-восстановительного ремонта и обновления;

- неэффективной системы диспетчерского управления и контроля;

- необходимости совершенствования системы учета оплаты проезда;

- низкого обеспечения транспортной безопасности.

© Совокупность этих проблем порождает возникновение «проблемных» участков в наиболее уязвимых узлах коммуникационной системы. Для таких «проблемных» участков обычно характерен высокий уровень концентрации ДТП (в том числе и с участием пешеходов) ими создаются помехи для развития города, и они требуют расширения или реконструкции.

Управляет пассажирскими перевозками в городе казенное учреждение «Транспортное управление городского округа Саранск», которое создано для формирования и реализации единой транспортной политики, направленной на удовлетворение потребностей населения городского округа Саранск в пассажирских перевозках и разработки стратегии развития общественного транспортного комплекса в соответствии с законодательством РФ.

Задачи Учреждения заключаются:

- в общем руководстве и координации работы организаций, которые располагают муниципальным пассажирским транспортом, направленной на обеспечение безопасного, эффективного функционирования транспортного комплекса путем заключения договоров с транспортными организациями и их объединениями;
- в контроле работы пассажирского транспорта на маршрутах города Саранск с использованием навигационной системы «ГЛОНАСС»;
- в формировании муниципального заказа на транспортные услуги;
- в участии в разработке правовых актов, в том числе и актов органов местного самоуправления Саранска, которые определяют порядок работы автомобильного, электрического транспорта и их взаимодействия на города;
- в решении задач развития общественного пассажирского транспорта на основе взаимодействия с предприятиями, учреждениями и гражданами.

Литература

1. Додлова М., Кисельгоф С., Меняшев Р., Сорокин К., Хмельницкая Е., Чернина Е. Тарифы на общественный транспорт и моделирование спроса // Вопросы экономики. 2018. № 6.

2. Итоги и перспективы социально-экономического развития городского округа Саранск [Электронный ресурс] // Режим доступа: (дата обращения: 10.01.2021).

3. Титова С.С. Проблемы качества перевозки пассажиров в условиях городской агломерации. // Молодой ученый. 2018. № 23 (209) [Электронный

ресурс] // Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/209/51134/> (дата обращения: 11.01.2021).

© Бюллетень магистранта 2021 год № 1