

А. А. Кузнецова¹, Ю. В. Губанова¹

¹Забайкальский институт железнодорожного транспорта – филиал ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения», г. Чита, Российская Федерация

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ЧИТЕ

Аннотация. В статье рассмотрены экономические проблемы развития общественного транспорта в городе Чите. Выявлены основные негативные факторы в сфере оказания услуг по перевозке пассажиров общественным транспортом. Проведен анализ деятельности основных городских перевозчиков пассажиров, в том числе произведена оценка финансового состояния муниципального предприятия «Троллейбусное управление», и учтены мнения отдельных индивидуальных предпринимателей, имеющих в своем парке наибольшее количество единиц транспортных средств. По итогам анализа предложены рекомендации по улучшению развития общественного транспорта в городе Чите.

Ключевые слова: общественный транспорт, проблемы общественного транспорта, автомобилизация населения, убитые дороги, перевозки пассажиров, брутто-контракт.

А. А. Kuznetsova¹, Y. V. Gubanova¹

¹ Zabaykalsky Institute of railway transport - branch of Irkutsk State Transport University, Chita, the Russian Federation

ECONOMIC ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF URBAN PUBLIC TRANSPORT IN CHITA

Abstract. The article considers the economic problems of the development of public transport in the city of Chita. The main negative factors in the provision of passenger transportation services by public transport have been identified. The analysis of the activities of the main urban passenger carriers was carried out, including an assessment of the financial condition of the municipal enterprise "Trolleybus Management", and the opinions of individual individual entrepreneurs who have the largest number of vehicles in their fleet were taken into account. Based on the results of the analysis, recommendations are proposed to improve the development of public transport in the city of Chita.

Keywords: public transport, problems of public transport, motorization of the population, dead roads, passenger transportation, gross contract.

Введение

Важную роль в развитии современных городов играет общественный транспорт, целью которого является предоставление общедоступных услуг населению. Общественный транспорт улучшает качество жизни в городах, обеспечивая безопасное, эффективное и экономичное обслуживание пассажиров [1]. Однако, за последние годы жители города Читы являются свидетелями значительных проблем в способности оказания полноценных и качественных услуг общественным транспортом, не говоря уже о его развитии [2].

Основная часть

Общественный транспорт – это неотъемлемая часть нашей жизни. Каждый день большинство людей добираются до места работы, учебы и так далее, используя троллейбусы, маршрутки или автобусы. И конечно каждый из нас заинтересован, чтобы мы могли добираться до нужного нам места быстро и комфортно. Но не всегда получается именно так. Многие факторы мешают добиться того самого баланса между скоростью, комфортом и доступностью общественного транспорта.

Наиболее важной проблемой является плохое состояние дорожных покрытий. К сожалению, плохие дороги остаются большой проблемой для многих городов России, и Чита не является исключением. Это существенно влияет на поток автомобилей и качество поездки. На рисунке 1 приведены данные о состоянии большинства дорог в городе Чите [3].

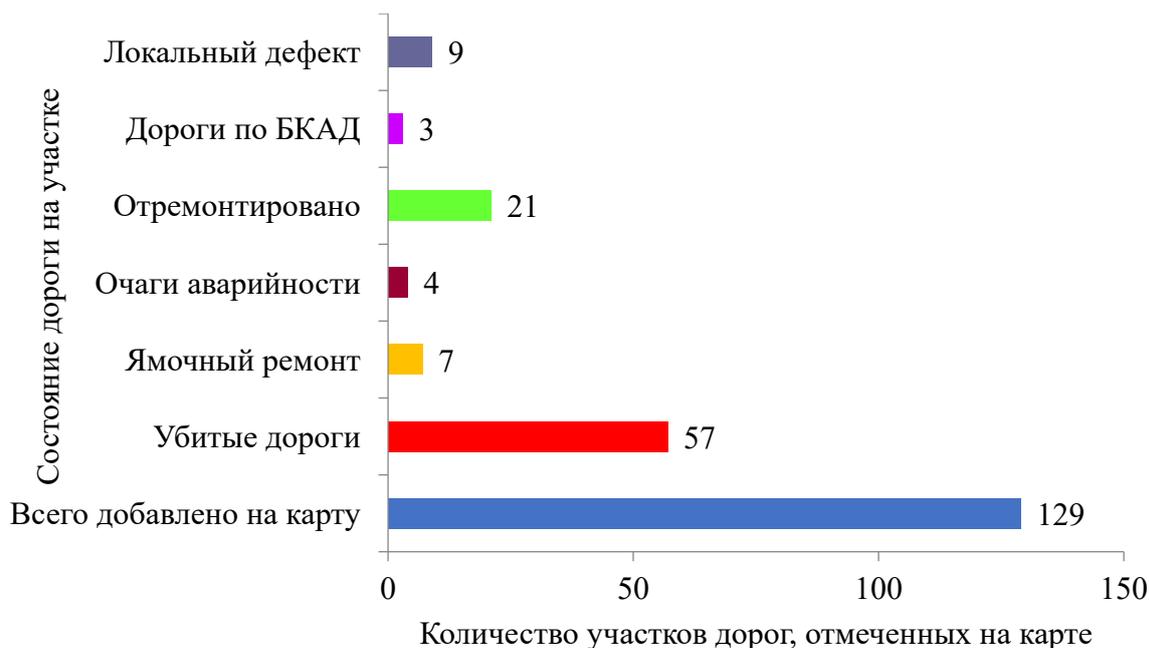


Рис. 1. Состояние дорог в городе Чите на 05.11.2024 года

Яндекс карты предоставили возможность людям отмечать участки дорог и их состояние. Как видно, наиболее проблемные участки дорог встречаются в Центральном районе города.

Всего на карту добавлено 129 участков дорог. Из них, по мнению жителей, 57 участков охарактеризованы как «убитые дороги» и только 21 участок отмечены как отремонтированные.

Следующая проблема развития общественного транспорта в Чите – это автомобилизация населения, и как следствие увеличение количества дорожно-транспортных происшествий и пробок на улицах. По данным за 2014 год в Чите было зарегистрировано 108029 автомобилей, а в 2023 году их количество достигло 127000. С каждым годом это число увеличивается и продолжит это делать [4]. Загруженность трафика является острой проблемой и существенно влияет на длину поездки и увеличивает риск попасть в аварию.

Не менее важной проблемой является вымирание бизнеса общественного транспорта. Исторически сложилось, что в Чите перевозками занимаются, в основном, предприниматели, специально для этого различных организаций не создавалось.

По самым ранним данным администрации Читы, в 2007 году было заключено 636 договоров на обслуживание 1300 автобусов. После проведения конкурса на распределение маршрутов в 2009 году часть предпринимателей отсеклась, и общественный транспорт города обслуживали 404 бизнесмена. К 2020 году их число сократилось до 50, в том числе из-за нового конкурса по перераспределению маршрутов в 2016 году. Именно благодаря этим конкурсам предприниматели стали объединяться в простые товарищества под одну лицензию, чтобы сохранить возможность обслуживать маршруты. Некоторые индивидуальные предприниматели перестали выдерживать конкуренцию, людей, передвигающихся на общественном транспорте, становилось меньше, это привело и к закрытию многих маршрутов, и к разорению бизнесменов в целом. Так, с 2020 года рынок покинули еще 17 бизнесменов, появилось трое новых, но всё же сообщество перевозчиков сократилось. Сейчас их 36 [5].

Бизнес общественного транспорта в Чите разделен на три вида: предприятия (такое у нас всего одно – муниципальное предприятие «Троллейбусное управление»), предприниматели и простые товарищества. Всего у местного бизнеса 769 машин.

На рисунке 2 представлены основные перевозчики города Читы.

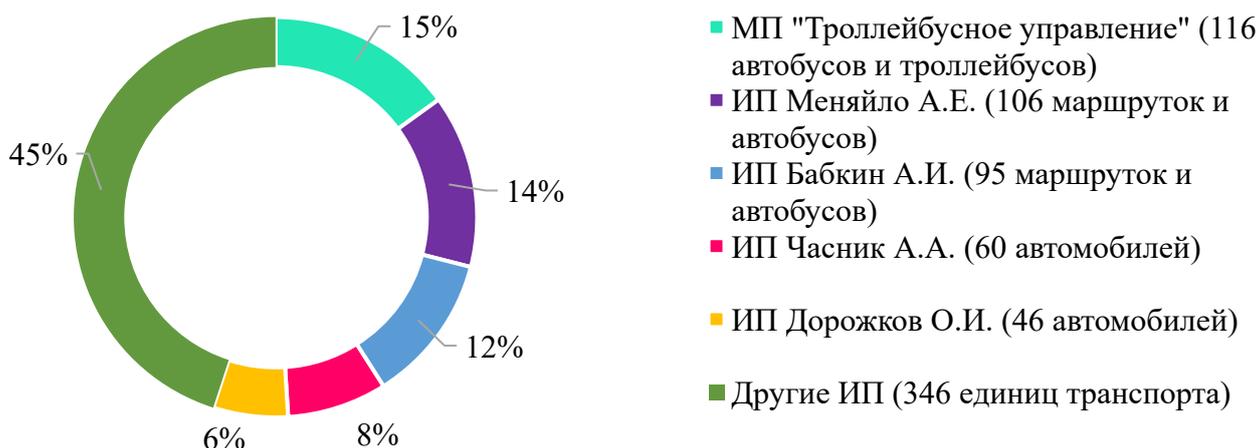


Рис. 2. Топ-5 владельцев транспортных средств по перевозке пассажиров в городе Чите

Муниципальное предприятие «Троллейбусное управление» имеет у себя в распоряжении 116 машин – 58 автобусов и 58 троллейбусов. Организация обслуживает все четыре троллейбусные линии и 13 маршрутов. Под конец 2023 года чистый убыток составлял 166 миллионов рублей, выручка – почти 540 миллионов рублей. Ситуация в 2021 году была немногим лучше (рисунок 3) [6].

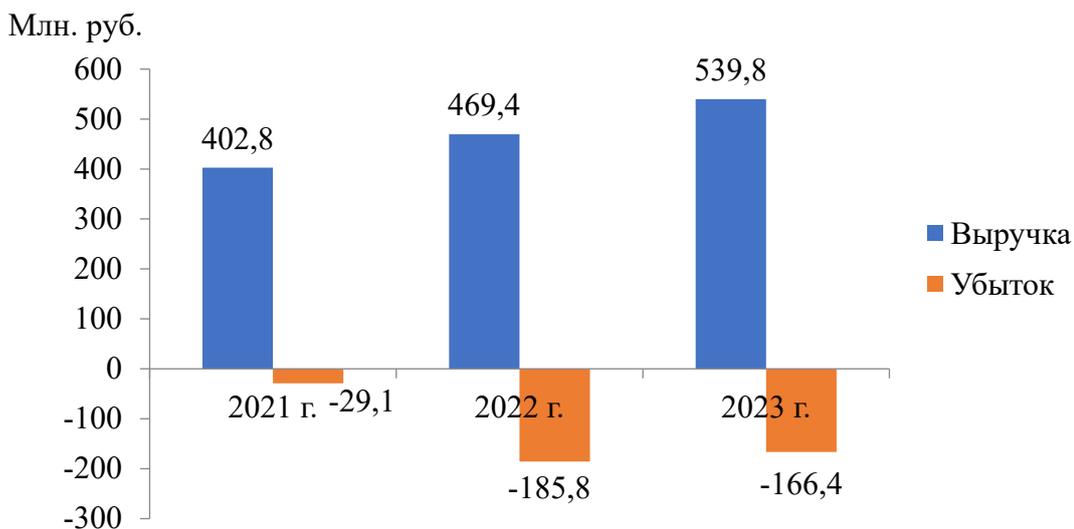


Рис. 3. Финансовые показатели деятельности МП «Троллейбусное управление» города Читы за 2021-2023 годы

Увеличение объемов чистого убытка можно объяснить закупкой новых троллейбусов марки «Авангард», всего город приобрел 55 таких машин. Ранее пассажиры ездили в Чите на списанных в Москве «собянинских» троллейбусах, но в 2023 году их списали и в Чите из-за изношенности. Кроме того, в 2022 году была достроена троллейбусная линия на Каштак. Предприятие получает деньги от пассажиров в стоимость проезда, а также зарабатывает на рекламе и госконтрактах, в которые входит амортизация транспорта и компенсация за льготные проезды.

Поскольку из официальных источников узнать о финансовом благополучии или неблагополучии рынка невозможно, а судить по одному лишь убыточному муниципальному предприятию нельзя, спросили о состоянии рынка самих предпринимателей. Общая их оценка оказалась грустной: последний раз развиваться в этой сфере, возможно, было лет 6-8 назад.

Предприниматель Олеся Наговицына, которая обслуживает маршруты №47 и 77, также призналась, что давно не обновляла парк автомобилей. Сейчас у нее 29 автомобилей. «Все

машины у меня берутся в кредит, и каждый друг дружку обрабатывает, кредит платится. Как-то вот так. За наличку еще ни одну машину не взяла», – сказала Наговицына. По ее словам, в месяц от 5 до 10 раз приходится отправлять машины на ремонт. Кроме того, необходимо тратиться и на топливо – в среднем одна машина в день съедает солярки на 2,5 тысячи рублей. То есть только за один день и на одно лишь топливо предпринимателю, владеющему 29 автомобилями, придется потратить порядка 72,5 тысячи рублей. «Редко вроде что-то начинает получаться, но потом всё это запчасти съедают», – рассказывает Наговицына об окупаемости бизнеса.

Андрей Бабкин, который вошел в топ-5 по объему автопарка, заявил, что у маршрутного бизнеса Читы две проблемы: водители и машины. По его мнению, водители предпочитают вахту и Китай из-за того, что там больше платят [7, 8]. Кроме того, быть водителем общественного транспорта само по себе тяжело – приходится работать с людьми и содержать машину в нормальном состоянии.

В связи с рассмотренными проблемами, с которыми столкнулся общественный транспорт в настоящее время, можно выделить следующие направления их решения:

- применение автоматов и терминалов;
- переход на брутто-контракты;
- обновление транспортного парка;
- проведение исследования пользования общественным транспортом.

Одно из предлагаемых решений – это автоматы по продаже билетов, которые устанавливаются прямо на остановках или в салоне автобуса. У нас, как правило, билеты на общественный транспорт продаются либо у кондуктора, либо у водителя. Как следствие – на приобретение билета тратится больше времени, образуются очереди, а в случае покупки билета у водителя – еще и задерживается отправление автобуса или троллейбуса. Во-первых, установить и обслуживать такой автомат дешевле, чем платить зарплату кассиру. Во-вторых, наличие удобного автомата способствует тому, что пассажиры будут чаще приобретать билеты, а не пытаться проехать «зайцем». Наконец, в-третьих, с помощью автоматов можно избавить водителя автобуса или троллейбуса от несвойственных ему функций кассира, а также увеличить скорость движения транспорта. Применение терминалов для безналичной оплаты проезда в маршрутных такси также бы упростило процедуру расчета и сэкономило бы время перевозчиков и пассажиров.

Следующее предложение – это переход на брутто-контракты.

Брутто-контракт – это договор между заказчиком (как правило, городом) и перевозчиком на выполнение перевозок с оплатой на основе оценки транспортной работы, выраженной в значениях пробега, а иногда ещё и времени. Брутто-контракты с перевозчиками предусматривают оплату из бюджета количества пройденных километров вне зависимости от числа перевезенных пассажиров. Перевозчик в этом случае должен соблюдать четкий график движения и выпуска транспорта на линию. Впервые о возможности такой схемы рассказала председатель комитета городского хозяйства Читы Марина Попова [9].

Однако, как отметила сити-менеджер Читы Инна Щеглова: «Решения проблемы с пассажироперевозками в Чите есть, но они требуют большого финансирования, для предлагаемого перехода на брутто-контракты у города не хватает денег... в бюджете города нет 800 миллионов рублей. Хотя, наверное, это бы решило проблему, потому что брутто-контракты позволят повысить зарплаты водителям» [10].

Также важно провести обновление транспортного парка. Новые автомобили способствуют повышению пассажиропотока, это безопаснее, чем езда на старом транспорте.

Регулярное проведение исследований пользования общественным транспортом не менее важно, так как с их помощью можно понять, чего не хватает потребителям и способствует определению сильных и слабых сторон данной сферы.

Компания «Агентство дорожной информации РАДАР» в течение полугода в 2022 г. изучала пассажиропоток Читы, ей за это заплатили 7,9 миллиона рублей. Глава города

Евгений Ярилов заявил, что по результатам этого исследования город начнет разрабатывать новую схему движения. Скорее всего, скоро Читу ждет новый конкурс и перераспределение перевозчиков. Сколько из них отсеется – неизвестно [5].

Заключение

Таким образом, в настоящее время общественный транспорт столицы Забайкальского края испытывает значительные трудности. Сложности возникают не только на финансовом, но и на организационном уровне. Вопросы развития общественного транспорта требуют четкого регулирования и помощи со стороны администрации города, так как затрагивают наиболее важные стороны жизнедеятельности населения: оказание доступных и качественных услуг по перевозкам, создание рабочих мест для водителей на привлекательном уровне, обеспечение безопасности перевозочных услуг для пассажиров.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Рахматуллина А.Р. Роль общественного транспорта в развитии современных городов. Научный журнал «Вестник университета», №8 (2014). С. 154-157. Извлечено от <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-obschestvennogo-transporta-v-razvitii-sovremennyh-gorodov/viewer> (дата обращения 05.11.2024 г.)

2. Ткачук В. Читинская администрация назвала проблемы городского общественного транспорта. Официальный сайт сетевого издания «ZAB.RU». URL: <https://zab.ru/news/133803> (дата обращения 05.11.2024 г.)

3. Проект общественной организации «Убитые дороги». Официальный сайт дорожной инспекции Общероссийского народного фронта / Карта убитых дорог. URL: <https://dorogi-onf.ru/city/28065/> (дата обращения 05.11.2024 г.)

4. Строилов А. Количество машин продолжает расти в Забайкалье — около трети всего транспорта приходится на Читу. Официальный сайт сетевого издания «Chita RU». URL: <https://www.chita.ru/text/auto/2024/04/14/73454165/> (дата обращения 05.11.2024 г.)

5. Симушин Р. Вымирающие маршрутки и не только. Разбираем рынок перевозок в Чите. Официальный сайт сетевого издания «Chita RU». URL: <https://www.chita.ru/text/gorod/2023/06/05/72352616/> (дата обращения 05.11.2024 г.)

6. Муниципальное предприятие Городского округа «Город Чита» «Троллейбусное управление»: бухгалтерская отчетность и финансовый анализ. Официальный сайт сетевого издания «Audit-it.ru». URL: https://www.audit-it.ru/buh_otchet/7532000484_mp-tu (дата обращения 05.11.2024 г.)

7. Быкова О. «То ли руля нет, то ли колёса не едут – проблемы общественного транспорта в Забайкалье». Официальный сайт сетевого издания «ZabNews». URL: https://zabnews.ru/lenta/52281-problemy_obschestvennogo_transporta_v_zabaykale?ysclid=m2bcwf4mn421934460 (дата обращения 05.11.2024 г.)

8. Губанова, Ю.В., Бояркина, А.Р. Отмена районного коэффициента в Забайкальском крае: как изменится заработная плата бюджетников «завтра». Электронный научный журнал «Молодая наука Сибири», 2(20). URL: <https://ojs.irgups.ru/index.php/mns/article/view/1275> (дата обращения 05.11.2024 г.)

9. Хамраев А. Платить перевозчикам не за пассажиров, а за километры могут начать в Чите – так власти хотят решить нехватку транспорта. Официальный сайт сетевого издания «Chita RU». URL: <https://www.chita.ru/text/transport/2023/10/08/72787304/> (дата обращения 05.11.2024 г.)

10. Захаров Е. Брутто-контракты могли бы улучшить перевозки в Чите, но денег на них нет – Щеглова. Официальный сайт сетевого издания «Chita RU». URL: <https://www.chita.ru/text/transport/2024/01/21/73143995/> (дата обращения 05.11.2024 г.)

REFERENCES

1. Rakhmatullina A.R. The role of public transport in the development of modern cities.

Scientific journal «Bulletin of the University», No.8 (2014). pp. 154-157. Retrieved from <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-obschestvennogo-transporta-v-razviii-sovremennyh-gorodov/viewer> (accessed 05.11.2024)

2. Tkachuk V. Chita administration named the problems of urban public transport. The official website of the online publication «ZAB.RU». URL: <https://zab.ru/news/133803> (accessed 05.11.2024)

3. The project of the public organization «Dead roads». The official website of the road inspection of the All-Russian Popular Front / Map of dead roads. URL: <https://dorogi-onf.ru/city/28065/> (accessed 05.11.2024)

4. Stromilov A. The number of cars continues to grow in Transbaikalia — about a third of all transport is in Chita. The official website of the online publication «Chita RU». URL: <https://www.chita.ru/text/auto/2024/04/14/73454165/> (accessed 05.11.2024)

5. Simushin R. Endangered minibuses and not only. We are analyzing the transportation market in Chita. The official website of the online publication «Chita RU». URL: <https://www.chita.ru/text/gorod/2023/06/05/72352616/> (accessed 05.11.2024)

6. Municipal enterprise of the City district «Chita City» «Trolleybus management»: accounting and financial analysis. The official website of the online publication «Audit-it.ru». URL: https://www.audit-it.ru/buh_otchet/7532000484_mp-tu (accessed 05.11.2024)

7. Bykova O. «Either there is no steering wheel, or the wheels are not moving – the problems of public transport in Transbaikalia». The official website of the ZabNews online publication. URL: https://zabnews.ru/lenta/52281-problemy_obschestvennogo_transporta_v_zabaykale?ysclid=m2bcwf4mn421934460 (accessed 05.11.2024)

8. Gubanova, Yu.V., Boyarkina, A.R. Cancellation of the district coefficient in the Trans-Baikal Territory: how will the wages of state employees change «tomorrow». Electronic scientific journal «Young Science of Siberia», 2(20). URL: <https://ojs.irgups.ru/index.php/mns/article/view/1275> (accessed 05.11.2024)

9. Khamraev A. They can start paying carriers not for passengers, but for kilometers in Chita – this is how the authorities want to solve the shortage of transport. The official website of the online publication «Chita RU». URL: <https://www.chita.ru/text/transport/2023/10/08/72787304/> (accessed 05.11.2024)

10. Zakharov E. Gross contracts could improve transportation in Chita, but there is no money for them – Shcheglova. The official website of the online publication «Chita RU». URL: <https://www.chita.ru/text/transport/2024/01/21/73143995/> (accessed 05.11.2024)

Информация об авторах

Кузнецова Анна Алексеевна – обучающийся 3 курса группы Э.9-22-1, Забайкальский институт железнодорожного транспорта – филиал ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения», г. Чита e-mail: annakuznecova0890@gmail.com

Губанова Юлия Владимировна – старший преподаватель кафедры «Экономика и управление», Забайкальский институт железнодорожного транспорта – филиал ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения», г. Чита, e-mail: gubanova-julia@mail.ru

Authors

Kuznetsova Anna Alekseevna - student of group E.9-22-1, 3rd year, Zabaykalsky Institute of railway transport - branch of Irkutsk State Transport University, Chita e-mail: annakuznecova0890@gmail.com

Gubanova Yuliya Vladimirovna - Senior Lecturer of the Department of Economics and Management, Zabaykalsky Institute of railway transport - branch of Irkutsk State Transport University, Chita, e-mail: gubanova-julia@mail.ru