предпринимательской инициативы. Сейчас самое время для оказания ей срочной помощи.

Потенциальные возможности регионов и федеральной власти лежат, прежде всего, в политической плоскости: – максимально облегчить уведомительный порядок открытия «микробизнеса», а также в фискальной сфере – обнулить налогообложение на период становления (измеряемый не в годах, а в масштабах бизнеса). Это позволит вовлечь в экономический оборот личные сбережения граждан («чулок»), суммарный объем которых сопоставим с возможностями бюджета.

Конкретно, в Ивановском регионе, с его густой сетью университетов, региональная власть могла бы обязать ВУЗы максимально расширить сеть учебно-консультационных центров по территории и ассортимент краткосрочных образовательных курсов по всем направлениям первоначальных (и более глубоких) знаний основ бизнеса для широких масс населения (предпринимателей).

Нужно легализовать «скрытую» занятость и самозанятость населения. Кроме законодательного оформления, тут нужна планомерная разъяснительная работа. Устранить «скрытую» занятость возможно, если действующие и вновь создаваемые рабочие места будут конкурентоспособны по уровню заработной платы и условиям труда. Выведение «из тени» трудовых процессов и предпринимательства позволит повысить налоговые поступления в бюджеты всех уровней. Через 2-3 года окрепшие возможности бюджетного финансирования могут быть сконцентрированы на решении задач первого из вышеназванных направлений: содействия инвестиционной привлекательности развитию крупных производств.

Делаем вывод. Кроме правительственного плана антикризисных мероприятий по поддержке муниципалитетов (пусть он потихоньку выполняется), необходимо срочное принятие федерального закона (прямого действия) о начальной поддержке индивидуальных предпринимателей, а также широкая разъяснительная кампания в СМИ о возможностях нового закона. Контроль за его выполнением должен быть общественным, гласным и строгим, чтобы восстановить доверие людей к власти и их желание рисковать личными средствами к инвестированию в бизнес.

Моногорода вполне способны к саморазвитию. Новые сферы деятельности и отрасли производства могут возникнуть только под влиянием спроса (будут ликвидны). Постепенно, через 5-10 лет, возникнет многопрофильность.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ

Кравченко Е.А, Кравченко А.Е.
Кубанский государственный технологический университет, Краснодар
Краснодар, Россия
(350042, г.Краснодар, ул. Московская, 2)
1starr1@mail.ru

CURRENT STATE AND PROSPECTS OF STABLE DEVELOPMENT OF PASSENGER AUTOTRANSPORT IN RUSSIA

KravchenkoE.A. , Kravchenko A.E.
The Kuban State Technological University, Krasnodar,
Krasnodar, Russia
(350042, Krasnodar, Moskovskaya street, 2)
1starr1@mail.ru

В ноябре 2008 г. Правительством РФ был принят документ о стратегии развития транспорта до 2030 года, где констатировалось, что российская экономика, в том числе и транспорта, оказалась также в мировом финансовом кризисе, требующего системного выбора, характер и качество которого определяются в следующем:

1) усиление глобальной и региональной конкуренции;

2) необходимость использования нанотехнологий в перевозочных процессах;

3) необходимость создания региональных транспортных союзов, обеспечивающих контроль за качеством оказываемых транспортных услуг;

4) обеспечение сильных транспортных позиций по видам сообщений на основе создания транспортных центров;

5) отказ от системы квот на транспортные услуги, а также от тарифных и других ограничений со стороны государства, которые должны заменить нормативно-правовые документы, что подчеркивает доктор технических наук, профессор МАДИ Л.Б. Миротин [1];

6) в качестве ограничений по оказанию качественных транспортных услуг должны выступать нормативные уровни обеспечения безопасности перевозок и охраны окружающей среды.

В настоящее время автомобильный транспорт обеспечивает 77% от общего объёма грузоперевозок (6,7 млрд тонн в год) и 60% пассажирских перевозок (26,8 млрд пасс. в год). Как следствие, возрастает доля перевозок личным автотранспортом в общем объёме пассажирских перевозок (в городах она достигает 20%).

Такие показатели, как уровень обеспечения транспортной подвижности и уровень транспортной доступности, становятся важнейшими показателями качества жизни населения, особенно в крупных и крупнейших городах России, где проживает более трети населения страны и сосредоточено более половины её автомобильного парка. Рост объёмов автомобильных перевозок и дорожного движения, происходит в условиях отставания темпов развития дорожной инфраструктуры.

В результате перегруженности улично-дорожных сетей в городах и на подходах к ним снижаются скорость и регулярность доставки грузов и пассажиров. Снижение скоростей движения в свою очередь ведёт к повышению на 20-30% себестоимости перевозок, росту транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и услуг. Транспортная составляющая в конечной цене российской продукции достигает 15-20%, а в США и Европе этот показатель не превышает 7-10%, т.е. вдвое ниже [2].

Рост задержек при перевозках пассажиров ведёт к резкому увеличению потерь свободного времени населения, снижению качества его жизни, что порождает социальную напряжённость. В настоящее время в крупных российских городах участники дорожного движения теряют в течение суток от 30 до 60 минут своего времени из-за низких скоростей движения и простоев в случае возникновения транспортных заторов. Ввиду высокой загруженности УДС, скорости общественного пассажирского транспорта (ОПТ) сегодня на 15-20% ниже рекомендованных нормативами. Интервалы движения наземного ОПТ в часы «пик» из-за заторов на 65% маршрутов превышают 15 мин.

Базовыми принципами устойчивого развития пассажирской транспортной системы в городах муниципальных образований Российской Федерации являются обеспечение на всех уровнях транспортной политики, направленной на повышение качества транспортного обслуживания населения (КТОН) [3].

При этом основные направления устойчивого развития и функционирования пассажирского автомобильного транспорта (ПАТ) общего пользования на период до 2030 года включают [4]:

1. Решение проблем функционирования и государственной поддержки пассажирской транспортной деятельности.
2. Разработка нормативно-правового, методического и научно-технического обеспечения, учитывающего четкое распределение прав, ответственности и рисков в области пассажирских перевозок.
3. Совершенствование технической основы и базы ПАТ с разработкой типовой документации.
4. Модернизация и создание систем сертификации, лицензирования и отраслевой стандартизации.
5. Формирование и развитие общей дорожно-транспортной инфраструктуры.
6. Разработка прогрессивных перевозочных процессов.
7. Повышение безопасности дорожного движения, антитеррористической защищенности и экологичности на транспорте.
8. Разработка и внедрение интеллектуальных транспортных систем и систем управления транспортом.

Функционирование эксплуатации ПАТ должно происходить за счет:

– поступления от взимания платы за пользование транспортом;

– доходов от коммерческой деятельности (реклама, сдача в аренду, операции с недвижимостью и т.д.);

– компенсации за предоставление льготных тарифов или за выполнение обязательств социального или регионального характера;

– любые другие средства, поступающих от государственных или муниципальных структур, с целью обеспечения требуемого уровня качества транспортного обслуживания населения;

– введение обоснованных тарифов, связанных с уровнем КТОН в соответствии с политическими целями и рядом причин экономического, социального и экологического характера;

– дополнительного финансирования за транспортное обслуживание в ночное время, обслуживание инвалидов, обслуживание пассажиров в сельской местности, введение бесплатного проезда или льготных тарифов;

– установления сбалансированного соотношения при конкуренции между общественным транспортом и личными автомобилями, что способствует изменению структуры спроса на поездки в пользу транспорта общего пользования;

– компенсации за издержки, понесенные обществом от тех, кто загрязняет окружающую среду (экологические налоги на использование и владение личным автомобилем, взимания платы за стоянку);

– введения закона, согласно которому предприниматели, имеющие более десяти работников, обязаны вносить свой вклад в расходы общественного транспорта;

– земельной прибавочной стоимости, полученной в ходе развития регулярной маршрутной сети и доходов от аренды и продажи жилья, находящегося с вновь открываемыми остановочными пунктами;

– дорожных сборов, поступающих от владельцев автомобилей, создающих пробки на дорогах, при этом это приведет к использованию менее загруженных участков улично-дорожной сети (УДС);

– плата за въезд в определенные городские кварталы, что будет способствовать более интенсивному использованию общественного транспорта и росту его доходов;

– внесения налога в пользу общественного транспорта от участия предпринимателей в оплате проездных билетов для своих сотрудников, а также в реализации планов обеспечения мобильности, связанной с увеличением частоты движения общественного транспорта или с организацией продолжения регулярных маршрутов, идущих к месту расположения предприятия или крупного торгового центра.

Реализация предложенных финансовых рекомендаций будет стимулировать переход к использованию ПАТ общего пользования, что позволяет значительно уменьшить (до 30%) перегруженность дорог и экологический ущерб, причиняемый автобусами.

В большинстве случаев автобусный транспорт должен получать государственное финансирование, и он не должен быть неэффективным видом экономической деятельности для автотранспортных предприятий.

Повышение эффективности автотранспортной деятельности в определенной степени зависит от спроса формирования уставного капитала создаваемого путем поставок автобусов любых моделей как городских и пригородных, так и междугородных, вместимостью от 12 до 47 мест с дизельными и газовыми двигателями, который позволяет воспользоваться льготным транспортным режимом их ввоза в Россию (предполагающий освобождение от уплаты таможенных пошлин.) Это обеспечивает для российского рынка беспроцентную рассрочку оплаты стоимости автобусов в течение 4 лет при гарантии 3 года, при первоначальной стоимости для компании, например JAC, до 13,5% от полной стоимости автобусов [5].

Уже в настоящее время для автобусного транспорта наступает новый этап его развития, связанный с переходом на широкое применение в эксплуатационной деятельности автобусов с гибридным приводом, которые выпускают фирмы-производители – MAN, Volvo, Mercedes-Benz, Skania, Von-Hool и др.

Использование гибридных автобусов в городских условиях за счет дизельного двигателя и его работы в «флегматичном» режиме, включаясь по потребности, приводит к экономии расхода топлива (до 30%) и резкому снижению уровня загрязняющих выбросов (до 50%). Установленные на этих автобусах генератор электрической энергии, накопитель ее большой емкости и электродвигатели, осуществляющие непосредственную передачу силового усилия на колеса автобуса, снижает мощность дизельного двигателя и его габариты, уровни шума и вибрации, за счет чего достигается полное отсутствие загрязнений воздуха в зоне расположения остановочных пунктов. В перспективе ожидаются автобусы, которые будут использовать водородное топливо с использованием топливных элементов (модель такого автобуса создана фирмой Citapo FuelCELL-Mercedes-Benz), при этом объем загрязняющих выбросов равен нулю.

Фирмы зарубежных производителей также уделяют внимание повышению безопасности движения за счет установки устройства Alcolock-System (фирма Volvo), позволяющего определить в организме водителя наличие алкоголя более 0,2‰. При этом, если эта величина более указанной, то происходит блокировка тормозов, что исключает процесс движения автобуса. Разрабатываются мероприятия по научно-техническому и нормативно-законодательному обеспечению в области модернизации технического обеспечения пассажирского транспорта, систем контроля, совершенствования технологии транспортных процессов, предусматривается также развитие структуры парков подвижного состава, улучшение их эксплуатационных характеристик и создание объектов инфраструктуры.

Ими предусматриваются разработки проектов использования бортового радиооборудования оперативной связи и спутниковой радионавигационной системы управления и обеспечения безопасности движения, строительства и совершенствование сервисных объектов и производственно-технической базы, систем и объектов контроля качества перевозочного процесса, расхода горюче-смазочных материалов и износа шин, развития технологической связи и терминалов на автовокзалах и автостанциях.

Особое внимание в перспективе должно уделяться развитию учебных заведений автомо-

бильного транспорта, которые могут выполнять научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки по прогнозированию развития пассажирских перевозок в городах и муниципальных образованиях, совершенствованию координации с другими видами транспорта, разработке вопросов нормативно-технического обеспечения, повышению безопасности функционирования пассажирского транспорта и охраны окружающей среды.

Зарубежный опыт показывает, что на перспективу компании уделяют внимание не только улучшению имиджа и тренду при использовании общественного пассажирского автомобильного транспорта, но и удвоения существующих перевозочных объектов на рынке пассажирских перевозок за счет ликвидации существующей фрагментальности транспортного сектора страны (Швеция), которая будет основана на идеях предложения своим клиентам добавочной стоимости при использовании общественного транспорта. Во главу ставятся такие решения, которые представляют интерес для пассажиров – быстрое, безопасное, надежное, качественное, удобное, доступное и экологически чистое транспортное обслуживание с понятным и полным информационным сервисом по приемлемым обоснованным тарифам. При этом глобальная привлекательность автобусного транспорта должна держаться на высоком качестве транспортного обслуживания, доступности, гибкости и хорошем впечатлении пассажиров от поездки, что приведет к смене приоритетов и изменениям в поведении людей и может стать естественным выбором способа передвижения для граждан страны.

Увеличению спроса на услуги автобусного транспорта способствует:

• Контроль использования личного автотранспорта в городах, поддерживая адекватную парковочную политику города, меры по ограничению зон движения, запретительные меры по осуществлению сквозного движения и по эксплуатации автомобилей с высокими уровнями выброса вредных веществ.

• Использование всех возможностей для сокращения заторов в часы пик: вводить гибкие графики начала рабочего и учебного дня, дифференцировать плату за проезд или за стоянку автомобилей в зависимости от времени суток и другое.

• Стимулирование сотрудников для участия в создании «плана поездок» компании с целью минимизации использования личных автомобилей.

• Предоставление общественному автобусному транспорту конкурентных преимуществ перед частными автомобилями за счет предоставления преимуществ на перекрестках, выделения специальных полос для движения и другое.

• Строить свою работу на контрактных отношениях с администрациями городов и поставщиками подвижного состава для определения и сбалансирования обязанностей, ответственности и рисков различных сторон. Определить желаемый и достигнутый уровень качества обслуживания, прописывать в контрактах ясную систему бонусов и штрафных санкций для сторон контрактов.

• Строить новые транспортные развязки и паркинги, совершенствовать маршрутную сеть для повышения эффективности и удобства общественного транспорта. При этом следует иметь ввиду, что 85% территории города должно находиться в пределах шаговой доступности – от любой точки до ближайшего остановочного пункта должно быть не более 500 метров. Остальная часть территории города может покрываться подвозящим транспортом, например, автобусами малой и особо малой вместимости.

• Развитие единой политики ценообразования, продажи и покупки билетов, построения совместных расписаний, коллективного маркетинга и оптимизация маршрутных и транспортных сетей и пересадочных пунктов. При этом должна выполняться основная стратегия развития общественного транспорта, которая эффективно координируется и интегрируется с другими городскими программами, например, тех, что касается вопросов землепользования, работы ГИБДД и налоговых органов, развития парковок и др. Разработка и принятие соответствующий нормативно-правовой и институциональной базы будет гарантировать, что эти цели будут реализованы.

При поездке на автобусе, как показывают исследования, имеется в 10 раз меньше шансов попасть в ДТП, что говорит о том, что автобус, безусловно, является более безопасным средством передвижения для пассажиров. Он объединяет население, обеспечивая лучшую социальную интеграцию всех членов общества, независимо от их доходов и места жительства, улучшает благосостояние городов, повышая уровень безопасности для всех слоев населения и стимулирует ведение более здорового образа жизни.

Использование населением общественного пассажирского транспорта снижает прямые издержки, основными из которых связаны с заторами на дорогах, примерно, до 2% ВВП. При этом поездка из дома на работу на личном ав-

томобиле занимает в 20 раз больше городского пространства и инфраструктуры, чем та же поездка, осуществленная на автобусе. В перспективе рекомендуется на одного жителя большого (крупного) города иметь не менее 500 поездок в год с использованием общественного транспорта, т.е. рост поездок к 2020 году должен удвоиться по сравнению с 2010 годом.

Основными путями достижения такой цели является централизация планирования автобусного движения, развития системы скоростных автобусных маршрутов за счет дополнительного строительства автомагистралей или их реконструкции, что обеспечивает сокращение времени поездок на 15-20% по продолжительности в 1 час.

Развитие общественного автобусного транспорта способствует так же положительным сдвигам энергопотребления в РФ. В настоящее время эффект от внедрения новых экологически чистых технологий сводится на нет ростом подвижного состава и количеством поездок на нем, где доля автотранспорта составляет 74% от всех транспортных выбросов. Учитывая средний срок службы автомобиля, трудно ожидать, что в перспективе 10-20 лет появятся более чистые виды топлива и новые типы подвижного состава, которые могли бы принести какие-либо существенные изменения, поэтому изыскания и внедрения новых технологий в перевозочный процесс будут способствовать снижению спроса на энергоресурсы и повысит их платежный баланс.

Во всех городах пассажирский автомобильный транспорт является одним из крупнейших работодателей, которые не могут быть куда-либо перенесены. Каждое рабочее место в секторе автобусного транспорта связано с четырьмя рабочими местами в других секторах экономики, а каждые 40 рублей создают добавочную стоимость в экономике в размере сто шестидесяти рублей, т.е. один к четырем.

С точки зрения городской мобильности, связанной с предоставлением приоритета развитию общественного транспорта, а не строительству новых магистралей и поддержке автомобильной промышленности, дальнейшее развитие которой только усугубляет назревшие проблемы, поэтому уже в настоящее время надо переходить к радикальному изменению парадигмы в секторе автобусного транспорта за счет совершенствования организации рынка и выделения соответствующих средств для его развития и прежде всего за счет внедрения интеллектуальных транспортных систем, которые позволяют увеличить пропускную способность автодорог в среднем на 20%. Использование автоматизированных систем мониторинга и диспетчеризации на автомобильном транспорте, как показало опытное внедрение с использование системы ГЛОНАСС (г. Сочи, Санкт-Петербург, Московская область, Норильск, Астраханская область, Северная Осетия, г. Уфа), что одним из важнейших методов регулирования транспортного спроса является информационное обеспечение пассажиров и водителей, которые призваны обеспечить более равномерное распределение транспортных потоков по УДС, вести учет расхода топлива, шин, аккумуляторов, нарушений ПДД маршрутными автобусами, а так же применять оперативное управление транспортом с вызовом милиции и МЧС, вести систему безналичной оплаты проезда с использованием транспортных карт в режиме реального времени.

Внедрение системы ГЛОНАСС/GPS ведет к снижению задержек при перевозках пассажиров, высвобождая их свободное время, повышает качество транспортного обслуживания населения и тем самым снижает социальную напряженность.

Принятие решений в области устойчивого развития и функционирования пассажирского автомобильного транспорта на перспективу до 2030 года должно идти на основе комплексного обследования и моделирования перевозочных процессов, а также технико-экономического анализа ожидаемой эффективности предлагаемых мероприятий, которые позволяют определить роль и задачи различных уровней исполнительной власти в РФ, нацеленных на повышение КТОН городов и муниципальных образований в целом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Миротин, Л.Б. Логистические подходы в решении транспортного обеспечения в период кризиса. [Текст] / Л.Б. Миротин. Международная науч. Практ. Конф., Волгоград, 13–15 октября 2009. – С. 60–64.

2. www.securpress.ru – Российское информационное агентство.

3. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» утверждена постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 в соответствии с положениями Транспортной стратегии Российской Федерации.

4. Документ ЕКМТ CEMT/ CM(2001)12 – Реализация устойчивой городской транспортной политики.

5. http://www.uitp.org/advocacy/public_transport.cfm – Международный Союз Общественного Транспорта (МСОТ).