

Клиникова Нина Владимировна

старший преподаватель

Читинский институт (филиал)

ФГБОУ ВО «Байкальский

государственный университет»

г. Чита, Забайкальский край

Полюхов Илья Владимирович

студент

Колледж Читинского института (филиала)

ФГБОУ ВО «Байкальский

государственный университет»

г. Чита, Забайкальский край

DOI 10.31483/r-108683

ЛЬГОТЫ НА ПРОЕЗД В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация: в статье отображены актуальные проблемы общественного транспорта в России и Забайкальском крае, а также некоторые возможные пути их решения, в числе которых полная замена старого автопарка для перевозок пассажиров, изменение тарифной политики и новых способов оплаты проезда, таких как «смарт-карта».

Ключевые слова: общественный транспорт, смарт-карта, Забайкальский край, город Чита, проблемы общественного транспорта, маршрутные такси.

Транспорт – это буквально движение, от которого зависит эволюция человека. На протяжении тысяч лет своей истории человек прошел этапы от создания колеса до полетов в космос. Если сравнить потребность людей из прошлого и современных в транспорте, то разница будет существенной. Ни одно государство в мире за всю историю не обходилось без развитой транспортной инфраструктуры. Сегодня важной частью жизни любого современного города является пассажирский транспорт, основная задача которого состоит в обеспечении потреб-

ности населения в перевозках при систематическом улучшении качества обслуживания пассажиров. По мере роста численности населения в городе растёт и транспортная подвижность жителей, дальность их поездок.

Главные проблемы городского общественного транспорта – изношенность и низкие темпы обновления подвижного состава. В результате износа подвижного состава происходит снижение уровня надёжности и безопасности такого транспорта. Кроме того, растут затраты на техническое обслуживание и себестоимость перевозки пассажиров. Повышение подвижности населения при сокращении провозной возможности приводит к переполнению салона пассажирами. Особенно в «Пиковые» часы, когда наполняемость салона почти в три раза превышает соответствующие параметры, рекомендованные Международным союзом транспорта, и достигает предела. В таких условиях не обеспечиваются минимальный уровень комфортности поездок, а также необходимые условия соблюдения безопасности [1].

Что касается пассажирских перевозок маршрутными такси, то несмотря на положительные стороны, такие как высокая скорость доставки, большой охват городской территории, относительный комфорт, имеются и существенные недостатки. В процессе движения водители маршрутных такси совершают перестроений на противоположную полосу на половину чаще, чем водители общественного пассажирского транспорта. Агрессивная манера вождения маршрутных такси, вызванная конкуренцией и как следствие – стремлением совершить большее число поездок приводит в свою очередь к возникновению частых аварийных ситуаций на дороге. Установка пассажирских мест, не предусмотренных в салоне изначально и перевозка стоячих пассажиров является незаконной и ведёт к снижению комфортабельности и безопасности. Отсутствие кондуктора вынуждает водителя брать на себя соответствующие функции, выполнение которых отвлекает его. Водители работают по 10–12 часов без перерыва, нарушая трудовые нормы [2].

Вся указанные выше проблемы, а также потребность улучшения экологической обстановки жилой зоны города, необходимость разгрузить пассажиропотоки в местах, где велика интенсивность движения, требуют пристального изучения и разработки решения этих проблем с учетом как всех составляющих, так и моментов взаимосвязи этих составляющих.

Данный вопрос требует комплексного подхода, который предполагает решение сразу нескольких задач. Такими задачами могут быть совершенствование тарифной политики, мониторинг функционирования общественного транспорта, формирование единой маршрутной сети и её оптимизация, диспетчерское управление общественным транспортом, снижение воздействия транспорта на окружающую среду [3].

Общественный транспорт в Забайкальском крае испытывает проблемы, сходные по своей сути с общероссийскими – сильная изношенность и низкие темпы обновления подвижного состава, нехватка водителей.

Ярким примером такой ситуации является ситуация с транспортным обеспечением пассажирских перевозок в городе Чита.

В Чите пассажирские перевозки осуществляются в основном на частной основе предпринимателями. Общественным транспортом занимаются три условные группы: предприятия, к которым относится Муниципальное Предприятие городского округа «Город Чита» «Троллейбусное Управление», предприниматели и простые товарищества. По данным администрации с каждым годом на рынке становится всё меньше предпринимателей, которые бы занимались перевозками. К примеру, в 2007 году по данным администрации насчитывалось 636 перевозчиков, а в 2023 лишь 35 индивидуальных предпринимателей, которые занимаются перевозкой [4].

Это связано с целым рядом причин: рост цен на обслуживание транспортных средств, связанный с инфляцией, низкая заработная плата и как следствие – нехватка водителей для осуществления перевозок. Водители в условиях оптимизации рынка общественного транспорта выбирают более выгодные источники

дохода, такие как вахтовый метод и пассажирские перевозки в приграничные регионы и соседние страны, такие как Китай и Монголия [5].

Учитывая специфику проблем общественного транспорта в Забайкальском крае, есть несколько путей их решения.

Один из самых радикальных и эффективных способов решения проблемы – масштабная реформа, с заменой всех маршрутных транспортных средств на вместительные рейсовые автобусы. Это полностью решит проблему переполненности салона и сможет удовлетворить спрос населения как в обычное время, так и в «часы пик». Продуманное расписание автобусных рейсов приведет к грамотному распределению пассажиропотока. Как результат, будет создана полноценная, выгодная и безопасная система общественного транспорта с понятным для населения принципом действия [6].

Однако есть и существенные проблемы в реализации. Прежде всего это огромные финансовые затраты на обновления автопарка. Подобные преобразования можно осуществить только с финансовой помощью государства. Также возрастут и затраты на обслуживание транспорта. Предприниматели высказываются об идее обновления автопарка скептически. Один из пяти самых крупных предпринимателей Читы в сфере общественного транспорта – Андрей Бабкин сказал следующее: «Мы же их окупим, мы же деньги вернем. Сейчас просто лишних денег нет, даже чтобы в лизинг купить – платежи огромные. А вообще да, неплохо было бы» [5].

Помимо обновления автопарка можно повысить удобство оплаты проезда, установив терминалы для безналичной оплаты проезда. Данная мера поможет вести точный учет денежных средств, которые получает водитель общественного транспорта и избавит подавляющую часть населения от неудобств, связанных с использованием наличных денежных средств.

Помимо других способов безналичной оплаты проезда в общественном транспорте, появилась «Смарт-карта». Смарт-карта – это банковская карта любого банка с возможностью бесконтактной оплаты льготного проезда. Для ее регистрации в качестве льготного билета необходимо обратиться в любой офис

МФЦ или отделы социальной защиты населения по месту жительства и написать заявление.

Право на льготный проезд имеют следующие категории лиц:

- лица, достигшие пенсионного возраста
- инвалиды и участники Великой Отечественной войны, труженики тыла, инвалиды и ветераны боевых действий;
- реабилитированные лица и лица, признанные пострадавшими от политических репрессий.
- инвалиды I, II и III групп, дети-инвалиды;
- лица, подвергшиеся воздействию радиации вследствие катастрофы на Чернобыльской АЭС, а также вследствие ядерных испытаний на Семипалатинском полигоне, и приравненные к ним категории граждан;

Во время обращения необходимо предоставить: паспорт и документ, подтверждающий право на предоставление льготного проезда (пенсионное удостоверение, справка об инвалидности и т. п.), а также банковскую карту, оформляемую в качестве смарт-карты.

Ориентировочно через 3–7 дней, при условии предоставления необходимого пакета документов, карта будет зарегистрирована в качестве льготного смарт-билета.

Мы решили провести опрос среди студентов и преподавателей колледжа Читинского института БГУ. Цель нашего опроса – узнать мнение студентов и преподавателей об услуге оплаты проезда в общественном транспорте, а именно в троллейбусах, с помощью смарт-карты. В опросе приняли участие 250 респондентов колледжа ЧИБГУ.

Опрос состоял из 5 вопросов:

1. Знаете ли вы, что такое смарт карта?

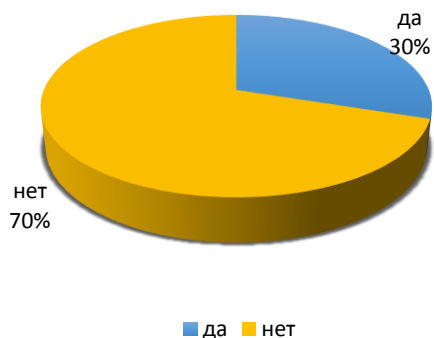


Рис. 1

2. Есть ли у вас или ваших знакомых смарт-карта?

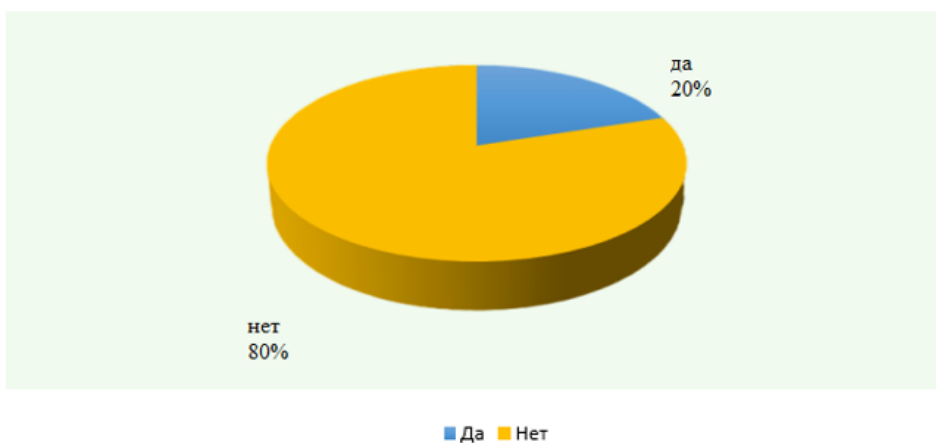


Рис. 2

3. Хотели ли бы вы получить смарт-карту?

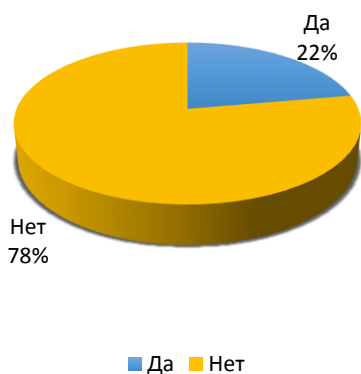


Рис. 3

4. Как вы считаете, нужна ли вообще смарт-карта в общественном транспорте?

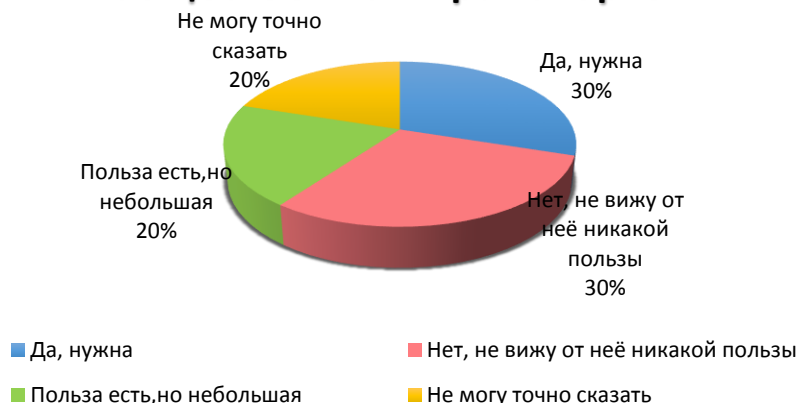


Рис. 4

5. Если у вас есть смарт-карта, то посоветовали ли бы вы ее своим знакомым/близким?

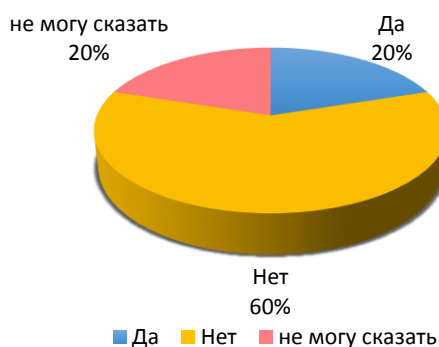


Рис. 5

Результаты опроса показали, что респонденты в подавляющем большинстве не имеют смарт-карты и не видят в ней никакой пользы. Многие не знают о её существовании. Это говорит о том, что респонденты в недостаточной степени информированы касательно смарт-карты. Однако при должном развитии такой формат оплаты проезда общественного транспорта крайне удобен.

В заключение хочется сказать, что транспорт является очень важной составляющей современной экономики и прогресса человечества, одним из самых значительных видов, обеспечивающих не только быстрое и удобное перемещение

граждан по городу и другим населенным пунктам, но вместе с тем способствующее полноценному функционированию внутригородских и близлежащих предприятий, а также районов и других населенных пунктов.

Ключевой проблемой общественного транспорта в России является изношенность и низкие темпы обновления подвижного состава. Сходные проблемы наблюдаются и в Забайкальском крае, где в условиях повышения цен и нехватки водителей происходит уменьшение автопарка машин, необходимых для осуществления пассажирских перевозок, что приводит к переполнению общественного транспорта и как следствие – пренебрежению правилами безопасности и минимальным уровнем комфорта пассажира. Для решения данной проблемы необходимо обновление автопарка, изменение тарифной политики, а также повышение удобства оплаты проезда в общественном транспорте. Перспективным нововведением в этой области является «смарт-карта» – относительно новый способ безналичной оплаты льготного проезда, который при должном развитии может быть очень полезным.

Список литературы

1. Алексеева И.М. Статистика автомобильного транспорта: учебник / И.М. Алексеева, О.И. Ганченко, Е.В. Петрова. – М.: Экзамен, 2005. – 352 с. EDN QQJLUR

2. Бычков В.П. Предпринимательская деятельность на автомобильном транспорте: перевозки и автосервис: учебное пособие / В.П. Бычков. – М.: Академический проект, 2009. – 573 с. EDN TIFJWV

3. Гудков В.А. Пассажирские автомобильные перевозки: учебник / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин [и др.]. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 447 с. EDN VVFJBO

4. Госавтоинспекция МВД России: статистические отчеты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gibbd.ru/stat>

5. Вымирающие маршрутки и те только. Разбираем рынок перевозок в Чите [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.chita.ru/text/gorod/2023/06/05/72352616/>

6. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник / И.В. Спирин. – М.: Академия, 2011. – 398 с. EDN QNXOXP

7. Туревский И.С. Автомобильные перевозки: учебное пособие / И.С. Туревский. – М.: Форум, 2011. – 222 с.

8. Шальнова Н. С. Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта / Н. С. Шальнова // Молодой ученый. – 2011. – Т. 1. №12 (35). – С. 61–64 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/35/3976/>. EDN UOTFER