

УДК 656.025.2

ББК 39.38

Г-93

*Гукетлев Юсуф Хаджибирамович, доктор экономических наук, заведующий кафедрой организации и управления транспортными процессами, профессор; инженерно-экономический факультет ФГБОУ ВО «Майкопский государственный технологический университет»; тел.: 8(8772)570504;*

*Ткачева Яна Сергеевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления на предприятии; инженерно-экономический факультет ФГБОУ ВО «Майкопский государственный технологический университет»; тел.: 8(8772)570504;*

*Гукетлев Эльдар Юсуфович, преподаватель кафедры экономики и управления на предприятии; инженерно-экономический факультет ФГБОУ ВО «Майкопский государственный технологический университет»; тел.: 8(8772)570504.*

## **ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

(рецензирована)

*В данной статье представлен анализ зарубежного опыта развития городского пассажирского транспорта, так как Россия находится в стадии реформирования общественного транспорта в городах. Рассматриваемые положения Федеральной целевой программы, в том числе и методы государственного регулирования пассажирских перевозок, позволят гармонично развивать транспортную систему города, совершенствовать его градостроительные и транспортные характеристики.*

**Ключевые слова:** *транспорт, финансирование, зарубежный опыт, транспортный фонд.*

*Guketlev Yousuf Hadzhibiramovich, Doctor of Economics, head of the Department of Organization and Management of Transport Processes, professor; Engineering and Economics Faculty of FSBEI HE "Maikop State Technological University", tel.: 8 (8772) 570504;*

*Tkacheva Yana Sergeevna, Candidate of Economics, associate professor of the Department of Organization and Management of Transport Processes, professor; Engineering and Economics Faculty of FSBEI HE "Maikop State Technological University", tel.: 8 (8772) 570504;*

*Guketlev Eldar Yousufovich, a lecturer of the Department of Organization and Management of Transport Processes, professor; Engineering and Economics Faculty of FSBEI HE "Maikop State Technological University", tel.: 8 (8772) 570504.*

## **FOREIGN EXPERIENCE OF URBAN PASSENGER TRANSPORT DEVELOPMENT**

(Reviewed)

*This article presents the analysis of foreign experience of development of urban passenger transport, as Russia is in the process of reforming the public transport in cities. Considered provisions of the Federal Target Program, including the methods of state regulation of passenger traffic, will enable to develop the city transport system harmoniously, improve its town planning and transport characteristics.*

**Keywords:** *transport, financing, foreign experience, transport fund.*

Транспорт общего пользования за рубежом играет существенную роль в оказании транспортных услуг населению, осуществляя до 25% объема перевозок пассажиров. Важное значение общественный транспорт имеет в крупных городах. В Чикаго на 100 тыс. жителей имеется в три раза больше автобусов, чем в городах с более развитым общественным транспортом, например. В Вашингтоне 15% жителей пользуются общественным транспортом.

Во всех развитых странах общественный транспорт, является убыточным. Реальные доходы на общественный транспорт составляют в Швейцарии 72%, Великобритании – 68%, Германии – 60%, Австрии – 48%, Франции – 43%, Швеции – 40%, США – 97%, Италии – 30%, Нидерландах – 22%. Политика транспортной сферы в этих странах учитывает его социальную значимость. Установление низких тарифов или льгот связано с целью сделать доступным общественный транспорт, прежде всего, для пассажиров с невысоким уровнем доходов. Устанавливаются льготы престарелым, детям, инвалидам.

Поступления средств в бюджеты этих стран формируются различными видами налогов: налог с оборота, имущественный налог, на заработную плату, подоходный налог, на владение автотранспортом и др. Но формы направления доходов от налогов на развитие общественного транспорта существенно отличаются в разных странах.

Основные средства на содержание и развитие транспорта общего пользования поступают, прежде всего, от государства, региональных и местных органов власти. Уровень их участия в этом процессе определяется разнообразными факторами: национальными традициями, плотностью застройки городов, экономическими возможностями, политикой федеральных, региональных и местных органов власти и т.д. Есть различия и в методах финансирования.

В Канаде и Дании финансирование капитальных и эксплуатационных затрат общественного транспорта производится только средствами региональных и местных органов власти (государство финансирует в исключительных случаях). Муниципалитет выделяет субсидии, частично покрывающие эксплуатационные затраты транспорта общего пользования.

В Бельгии правительство, субсидирует весь объем затрат на эксплуатационную деятельность. Объемы субсидий на городской транспорт устанавливаются из расчета 99% суммы расходов за предыдущий год плюс величина процента, не превышающего ежегодный рост расходной части бюджета страны.

Во Франции для финансирования развития городского транспорта привлекается частный капитал, который ограничен 20-50% количества контрактов, заключаемых между местными органами управления и подрядчиками на развитие транспорта городов. Но во Франции государственные органы не допускаются к финансированию эксплуатационных затрат транспортных предприятий. Субсидируются они только от региональных и местных органов управления.

В Великобритании государство тоже не субсидирует текущие транспортные расходы, но финансирование транспорта в этой стране производится на основе конкуренции при выборе источника финансирования. Органы финансирования обязаны информировать предприятия транспорта общего пользования о возможностях получения субсидий через средства печати. Через месяц после этого предприятия выбирают один из органов финансирования.

Переход к рыночной экономике делает необходимым кардинально пересмотреть сложившиеся подходы, разработать такие методические основы, которые учитывают необходимость обеспечения условий конкуренции между различными видами транспорта,

возможность свободы выбора пассажирами наиболее эффективных транспортных услуг с учетом изменения спроса пассажиров в зависимости от объема их доходов и других факторов. Поэтому большой интерес представляет изучение теории и практики эффективности транспортных систем в экономике развитых стран.

Так как мы находимся в стадии реформирования общественного транспорта в городах важное значение имеет изучение зарубежного опыта в данной области. Наиболее полезным кажется опыт Финляндии, взятый из Интернета, где достигнуты большие успехи в развитии и функционировании общественного транспорта. Особенно важно отметить отношение общества и властей к этой сфере экономики страны.

Хельсинки (около 500 тысяч жителей) представляет уникальный для страны город по системе функционирования городского пассажирского транспорта. Редкий город Европы или мира сможет похвастать и автобусом, и трамваем, и метро, и поездом, и паромом, и катерами. Хельсинки – крупный морской порт. И водные виды транспорта входят в единую систему городского пассажирского транспорта, с единым билетом и единой тарифной политикой.

Город имеет разветвленную маршрутную сеть: свыше 100 автобусных и 11 трамвайных маршрутов. Метро, общей протяженностью около 30 километров. Городская маршрутная сеть городского пассажирского транспорта, в соответствии с европейскими нормами, позволяют пешеходам доходить до остановки городского пассажирского транспорта за 5 минут.

На автобусных маршрутах работают автобусы «Вольво» и «Скания». В городе Хельсинки используются особо длинные автобусы (15-метровые, трехосные) для работы на пассажиронапряженных маршрутах.

На трамвайных маршрутах Хельсинки идет обновление подвижного состава, в частности, переход на низкопольные трамваи компании «Бомбардье», которые напоминают не трамвай, а скорее симбиоз космического корабля и болида «Формулы 1». Удобства для пассажиров максимальные.

Вагоны метро отечественного производства и современный дизайн, и яркие оранжевые цвета, превращают путешествие под землей в маленький праздник. Оплата проезда производится либо за счет долгосрочного проездного билета, либо за наличные у водителя. Для туристов применяются Хельсинки-кард – соединение проездного билета на 1, 3 и 5 дней с бесплатным посещением музеев и выставок в этот же период.

Тщательное изучение опыта Финляндии по организации системы транспортного обслуживания населения позволяет выделить наиболее важные факторы [1]:

1. Распределение маршрутов на конкурсной основе между транспортными организациями, имеющими сходную квалификацию и подвижной состав, оправдано. Это позволяет привлекать к работе крупные транснациональные компании, что существенно снижает нагрузку на городской бюджет, и перераспределяет средства для приобретения современного подвижного состава.

2. Использование маркетинговых методов и рекламы дает оптимизировать реализацию проездных билетов и увеличить общий объем выручки: продвижение оплаты проезда на общественном транспорте осуществляется, как и продвижение любого товара.

Оплата проезда по системе СМАРТ-карт оптимизирует сбор выручки – позволяет аккумулировать проездную плату, для наиболее эффективного составления финансовых планов. Эта система облегчает сбор выручки и снижает объем ручного труда, не отвлекает водителя и не задерживает транспорт на остановках, что значительно экономит время и средства.

Администрация города Хельсинки считает городской пассажирский транспорт приоритетным и наиболее социально значимым. При составлении бюджета города транспорт имеет приоритетное значение. Для эффективного функционирования пассажирского транспорта самое главное – отсутствие разветвленной системы льгот проезда. В Финляндии проблемы городского пассажирского транспорта решаются с обязательным учетом экологических проблем.

Обострение проблем компенсации эксплуатационных и капитальных затрат на развитие городского транспорта в нашей стране требует глубокого анализа и учета опыта работы развитых стран, где десятилетиями транспорт функционирует в условиях рынка. Необходимо разработать эффективную систему финансирования общественного транспорта, обеспечивающую надежную его работу с учетом специфики пассажирского транспорта и особенностей его воздействия на уровень жизни населения и социально-экономическое развитие города. При этом следует учитывать новые законы в области обслуживания льготников.

Для решения ключевого вопроса – определения источников финансирования на развитие городского общественного транспорта – необходимо учитывать опыт стран имеющих развитый общественный транспорт: Великобритании, Франции, ФРГ. Высокий уровень развития общественного транспорта в этих странах связан с негативной реакцией общества на строительство новых дорог в черте города, для растущих потоков индивидуальных автомобилей. Развитие общественного транспорта в этих странах связывается государством со стоимостью земли и величиной взимаемых налогов. Территория, где планируется строительство линии массового транспорта, заметно поднимается в цене. Это обусловлено тем, что с появлением линии транспорта растет деловая активность в данном районе, и растут доходы с единицы площади территории, что является дополнительным источником пополнения городской казны и способствует дальнейшему развитию транспортной системы.

Важное значение для развития транспортных систем на Западе имеет законодательство. Именно с ним связаны проблемы привлечения инвестиций, формирования тарифов, снижения налогообложения, и увеличение роли местных органов власти в планировании развития транспорта. Например, для крупномасштабных объектов строительства существует два источника финансирования: центральное правительство финансирует 50% капитальных затрат. Вторым источником является транспортный налог, используемый для оплаты различных кредитов [2].

Но в период увеличения транспортных проблем появляются и другие предложения. Например, во Франции мэры городов обратились к государственным органам власти, чтобы проблема развития общественного транспорта была возведена в ранг государственного приоритета. Предлагается государству финансировать транспортную инфраструктуру за счет увеличения налога на бензин [3].

Политика в сфере цен и тарифов должна основываться в условиях рыночной экономики на принципе – цену устанавливает собственник. Но, как и во многих странах, общественный транспорт существенно влияет на сферы социально-экономической жизни страны, остается под контролем государственных органов власти, и тарифы устанавливаются в административном порядке.

В сфере налоговой политики целесообразно ввести льготный налоговый режим: не облагать налогами прибыль от перевозок пассажиров в городском и пригородном сообщениях (кроме такси); в течение 5 лет прибыль вновь созданных предприятий, имеющих не более 3-х постов для технического обслуживания и ремонта автомобилей.

Установить льготы по земельному налогу и арендной плате в виде полного или частичного освобождения на определенный срок.

Необходимо создание внебюджетных целевых фондов для содержания автомобильных дорог общего пользования – федеральные и территориальные дорожные фонды, а также фонд поддержки малых предприятий.

Чтобы сохранить единую государственную систему управления всеми видами транспорта, включая автомобильный, и дорожное хозяйство они не подлежат приватизации, включая преобразование в акционерные общества открытого типа: предприятия и объекты управления движением и обеспечения безопасности движения, включая средства связи и инфраструктурные объекты различных видов транспорта.

Акционирование и приватизация организаций автомобильного транспорта производится исходя из необходимости сохранения статуса общественного перевозчика в производственной и социальной инфраструктуре. Приватизация должна предусматривать: обеспечение единой технологии перевозок и одинаковой доступности других перевозчиков к инфраструктурным объектам; осуществление перевозок грузов и пассажиров при наличии соответствующих лицензий; применение цен и тарифов, регистрируемых при лицензировании; выполнение требований безопасности движения.

Главная задача современности – ресурсосбережение, может решаться путем последовательного технического перевооружения транспортных систем городов за счет повышения их производительности, что приведет к снижению энергоемкости. Эффективность использования энергетических ресурсов и уровень технического прогресса могут быть оценены по показателю удельной энергоемкости валового национального продукта (ВНП) и темпу ее снижения. За 15 лет после энергетического кризиса 70-х годов в ведущих капиталистических странах этот показатель был снижен на 70-78%, что позволило избежать неминуемой энергетической катастрофы. В США за 13 лет, с 1972 по 1985 гг., потребление только нефти и газа на один доллар ВНП снизилось с 1,8 до 1,1 кг условного топлива, т.е. на 39%. Аналогичных успехов добилась Япония и ряд европейских стран.

В США за последние 20 лет особое внимание было обращено на снижение потребности нефти на транспорте. Планировалось снизить суммарное потребление нефти на легковом транспорте на 40% при увеличении парка автомобилей с 110 до 150 млн. ед. На грузовом транспорте планировалось снизить потребление нефти на 11%, а в сумме по всему автотранспорту на 30% (пока нет данных о реализации этих планов). В то же время идет интенсивное совершенствование двигателей автомобилей и поиск альтернативных источников энергии. Абсолютно чистым двигателем является водородный – его выхлоп составляет кислород и водяной пар. Однако его внедрение в производство зависит от стоимости, которая пока слишком высока.

Высокий уровень автомобилизации могут себе позволить лишь очень богатые страны. Это связано с огромными расходами на создание транспортной сети и её эксплуатацию, а также на обслуживание парка транспортных средств. Города США имеют обеспеченность магистральной сетью в 5-6 раз выше, чем города РФ. Причем доля скоростных магистралей там составляет – 30-40 %, чего нет в наших городах. В целом территории, занятые под транспорт в городах США составляют 40-50 % от общей площади, в городах Российской Федерации – 5-6 %. Улучшить эти показатели для нас сложно, в связи с невозможностью реконструкции магистралей в старых сложившихся городах. В условиях роста автомобилей на душу населения и высокой загрузкой центральных городских магистралей основной упор надо делать на развитие массового пассажирского авто- и электротранспорта большой и особо большой вместимости. В связи

с этим необходимо обеспечивать муниципальный заказ на пассажирские перевозки муниципальным транспортом на уровне 70%, остальной объем будет выполнен на индивидуальном и коммерческом транспорте. В случае ухода местных органов власти от этой обязанности нас ждет ухудшение состояния городской среды, условий жизни населения и рост потребления энергоресурсов.

***Литература:***

1. Гукетлев Ю.Х. Регионализация как формирование территориальных транспортных систем // Новые технологии. 2012. Вып. 1. С. 92-95.

2. Проблемы организации и управления транспортным комплексом города Майкопа и пути их решения / Ахунова И.Б. [и др.] // В мире научных открытий. 2014. №4(52). С. 240-248.

3. Гукетлев Ю.Х., Вицелярова К.Н. Комплексный анализ социально-экономического состояния Республики Адыгея // Новые технологии. 2010. Вып. 4. С. 77-82.

***References:***

1. Guketlev Yu.H. Regionalization as a formation of regional transport systems // *New Technologies*. 2012. Vol. 1. P. 92-95.

2. *Problems of organization and management of transport complex of the city of Maikop and their solutions / Akhunova I.B. [Et al.] // In the world of scientific discoveries*. 2014. № 4 (52). P. 240-248.

3. Guketlev Yu. H., Vitselyarova K.N. *Comprehensive analysis of the socio-economic condition of the Republic of Adygea // New Technologies*. 2010. Vol. 4. P. 77-82.