

УДК 656.072

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕЖДУГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ПО РЕГУЛЯРНЫМ АВТОБУСНЫМ МАРШРУТАМ И СПОСОБЫ ИХ РЕШЕНИЯ

Паламарчук В.А. студент гр. АПм-191, II курс,
Матисов А.В. старший преподаватель кафедры ИиАПС
Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

Значительное расширение и развитие маршрутной сети регионов благодаря Национальному проекту России «Безопасные и качественные автомобильные дороги», большие объёмы пассажирских перевозок, увеличение числа автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов, определили необходимость совершенствования руководства и регулирования перевозок пассажиров на маршрутах и повышения качества их обслуживания.

Эффективность работы пассажирского транспорта во многом обуславливается системой реализации проездных билетов (дистрибьютерской системой), которая должна отвечать следующим требованиям:

- Предоставление оперативного доступа пассажирам к приобретению автобусных билетов на любой автобусный рейс;
- Качественное информационное обеспечение пассажиров, предоставление пассажирам своевременной и объективной информации;
- Автоматизация диспетчерского управления регулярными перевозками пассажиров автомобильным транспортом;
- Автоматизация взаиморасчетов между объектами системы регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом;
- Эффективная аналитическая система учета перевозок пассажиров;
- Система эффективного мониторинга и анализа пассажирских потоков.

В настоящее время система распределения предлагаемых перевозочных услуг на регулярных маршрутах для пассажиров базируется на линейных сооружениях (автовокзалах и автостанциях), которые по поручению перевозчиков (по договорам с перевозчиками) осуществляют реализацию пассажирских билетов (в частности, распределение мест в автобусах).

Это во многом обусловлено существующей системой оплаты услуг линейных сооружений перевозчиками в процентах от реализованных билетов. В результате перевозчиками в значительной степени потерян контроль над процессом реализации билетов, данный процесс ориентирован, в основном, на интересы автовокзалов, которые нацелены на максимальное заполнение мест

в автобусах от центрального автовокзала и не заинтересованы в загрузке автобусов на всем пути следования.

Применяемые компьютерные системы реализации билетов имеют недостаточно развитые интерфейсы взаимодействия, в результате чего во многих случаях (особенно, при межрегиональных перевозках) билеты на рейс, обрабатываемые в нескольких компьютерных системах, продаются на промежуточных станциях по прибытию автобуса.

По причине монопольного положения крупных (особенно частных) автовокзалов прослеживается практика предоставления преимуществ отдельным перевозчикам за счет различных административных приемов (например, кассир предлагает пассажирам определенные рейсы и отказывается под разным предлогом продать билеты не на «свои» рейсы). Автовокзалы зачастую в ущерб качеству обслуживания пассажиров отказывают перевозчикам в согласовании расписания, не обеспечивают качественное информирование пассажиров с целью продвижения «нужных перевозчиков».

С другой стороны, «нужным» перевозчикам предоставляется возможность открывать движение по маршрутам (зачастую без должного оформления), «подставляя» рейсы под действующее расписание в борьбе с конкурирующими транспортными организациями.

При пассажирских перевозках на автобусах законченным циклом транспортного процесса является рейс, в который включается весь комплекс транспортных операций, происходящих за пробег автобуса от начального до конечного пункта маршрута.

Существует практика незаконного повышения стоимости проезда за счет дополнительных сборов: за бронирование (предварительную продажу), дополнительного страхования и т.д.

Автовокзалы существенно ограничивают расширение системы реализации билетов, необоснованно требуя от агентов полную выручку за проданные билеты, не допускают оплату услуг агентов в рамках стандартных отчислений линейных сооружений (15 %). Данные отчисления предусматривают все операции линейных сооружений и в принципе должны учитывать услуги агентств по реализации билетов. Операции по реализации билетов автовокзалы в этом случае не выполняют, значит и вознаграждение за это получать не должны.

Агенты, в свою очередь, вынуждены устанавливать дополнительные сборы, что существенно сужает практику предварительного приобретения проездных билетов. Сегодня пассажир ожидает снижения (а не повышения) стоимости билетов при их предварительном приобретении. На самом деле агентства, продавая билеты, принимают на себя часть подготовительной работы по перевозке пассажиров (реализацию билетов в условиях, удобных для пассажиров), несут при этом расходы по данному виду деятельности, что логично должно обуславливать снижение стоимости услуг автовокзала (из услуги вычитается часть, касающаяся реализации билетов). Также имеются случаи отказа автовокзалов в подключении к системе реализации билетов,

хотя при этом пассажиры не имеют возможности приобретения билетов от определенных пунктов отправления (билеты продаются только по прибытию автобуса).

На основании изложенного можно заключить, что для усовершенствования системы реализации билетов представляется целесообразным разделить услуги автовокзала на составляющие и определить для каждой из них тариф таким образом, чтобы выделить реализацию билетов. С другой стороны, автовокзалы, используя свое монопольное положение, вынуждают перевозчиков передавать им все функции в комплексе, не допуская выделение из них реализации билетов.

Также следует отметить недостаточно развитую инфраструктуру маршрутной сети, отсутствие достаточного количества легальных технически оснащенных пунктов реализации билетов и диспетчерского контроля перевозок. В результате на маршрутах получают преимущества нелегализованные перевозчики.

В этих условиях обычное явление – злоупотребления водителей, которые искажают корпоративную политику автотранспортных предприятий, существенно снижая тем самым уровень лояльности пассажиров к организации, т.к. строят политику обслуживания пассажиров по собственному усмотрению, исходя из принципа бесправия пассажиров в условиях отсутствия автоматизированной диспетчерской системы управления движением. Такие системы не нужны крупным автовокзалам, т.к. они дают эффект только перевозчикам и слабо влияют на доходы автовокзалов.

Пункты реализации билетов на периферии в большинстве своем имеют небольшой пассажирооборот. Они, как правило, находятся в собственности транспортных организаций (например, автостанция «Тупик» в городе Прокопьевск, автостанция в пгт. Краснобродский). Для повышения эффективности работы таких пунктов необходимо их объединение через компьютеризированную систему реализации билетов. Внедрение такой системы доказывает свою эффективность, так как за счет концентрации процесса реализации билетов доходы по периферийным автостанциям увеличиваются в среднем в два раза.

Эффективность такой системы подтверждает возросшая активность противодействия крупных автовокзалов, которым не хочется терять монопольное положение на рынке. Крупные автовокзалы пытаются привлечь мелкие пункты реализации билетов в противовес возрастающей роли перевозчиков на рынке распределения предлагаемых перевозочных услуг (реализации пассажирских билетов). В этой связи крупные автовокзалы навязывают свои информационные системы, пытаясь поставить под контроль процессы развития информационных сервисов в своих интересах. В результате возникающих противоречий снижается эффективность функционирования информационных систем, возникают сбои в обслуживании пассажиров и перевозчиков (реализация нескольких билетов на одно место, отсутствие билетов в посадоч-

ной ведомости, потери доходов при перевозках пассажиров по билетам, которые отсутствуют в посадочных ведомостях).

Таким образом, в настоящее время актуальными являются следующие проблемы:

- Монополия автовокзалов диктует невыгодные условия для перевозчиков;
- Нарушение прав перевозчиков на равный доступ к рынку перевозок и реализации билетов;
- Недостаточно развитая инфраструктура маршрутной сети.

В этих условия политика автотранспортных предприятий должна быть направлена на снижение влияния данных неблагоприятных факторов. Основные направления могут быть выбраны следующие:

- Воздействие на автовокзалы через структуры, осуществляющие управление рынком транспортных услуг (Министерство транспорта субъекта РФ, Федеральная антимонопольная служба, Ространснадзор и др.)
- Формирование собственных механизмов, усиливающих рыночную позицию перевозчиков (например, внедрение единой информационной системы), определение единой системы оценки услуг автовокзалов.

Корпоративная стратегия перевозчиков должна включать следующий комплекс мероприятий:

- Совершенствование внешней экономической среды;
- Корректировка системы оплаты услуг автовокзала, разделение услуг по реализации билетов и услуг терминалов транспортного процесса (осуществляющих посадку пассажиров, отправлении автобусов и др.);
- Исключение привилегированного положения отдельных перевозчиков, противодействие срастанию перевозчиков и автовокзалов;
- Разработка и утверждение стандартных правил работы автовокзалов, исключающих предоставление приоритета определенным перевозчикам (например, применение перед кассами электронных табло с указанием списка рейсов и количеством свободных мест, определение стандартных сервисов информационных систем реализации билетов, определение прав перевозчиков по управлению процессами реализации билетов и т.д.).

Назрела острая необходимость определения перечня услуг, оказываемых автовокзалом перевозчику. Это позволит перевозчику выбирать из предоставляемого перечня нужные услуги, например, самостоятельно осуществлять реализацию билетов и посадку пассажиров на территории автовокзала в случае необходимости (как это практикуется в других странах).

В настоящее время распространена практика, когда крупные автовокзалы находятся в собственности и под управлением частных перевозчиков. В таких автовокзалах четко прослеживается тенденция приоритетного обслуживания данных перевозчиков. Очевидно, что поскольку автовокзалы, как правило, являются естественными монополиями, такую практику необходимо исключить в законодательном порядке.

Для реализации предлагаемых мероприятий представляется целесообразным дополнить Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также региональные подзаконные акты в области организации перевозок пассажиров по регулярным маршрутам [2].

Для совершенствования системы управления перевозочным процессом необходимо, исходя из интересов пассажиров и для повышения эффективности работы перевозчиков, осуществить расширение инфраструктуры маршрутной сети; разработать план развития инфраструктуры с перечислением пунктов маршрутной сети, подлежащих оборудованию линейными сооружениями (автовокзалами и автостанциями); расширить систему распределения предлагаемых услуг перевозчиков через агентства, магазины, кассы и т.д.; провести усовершенствование программного обеспечения системы управления ресурсами транспортной системы (системы реализации пассажирских билетов); внедрить интегрированную систему.

В рамках информационной системы управления транспортными ресурсами необходимо усовершенствование программного обеспечения системы управления транспортным процессом, являющееся одним из важнейших направлений повышения качества и эффективности обслуживания пассажиров. При этом акцент должен быть сделан на создание системы, обслуживающей пассажиров без условий, устанавливаемых в настоящее время автовокзалами. Как упоминалось выше, данные условия определяют функционирование системы, направленной на обеспечение максимальной прибыли автовокзалов как коммерческих организаций.

Перевозчики работают в условиях жесткой конкуренции в отличие от автовокзалов. Пассажирские перевозчики в настоящее время строят свою деятельность по рыночным принципам, в соответствии с которыми рентабельность перевозок определяется уровнем качества обслуживания пассажиров. Основным условием рыночных принципов деятельности является равный доступ перевозчиков к системе распределения предлагаемых транспортных услуг [1]. В этом случае можно получить эффект от работы на пассажиров, которые при выборе поездки отдают предпочтение проверенным перевозчикам, обеспечивающим высокое качество обслуживания.

Список литературы:

1. Эффективность городского пассажирского общественного транспорта : Монография / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, А. В. Куликов, А. А. Сериков. – Волгоград, гос. техн. ун-т. – Волгоград, 2002. – 256 с. – ISBN 5-230-03881-3. – Текст : непосредственный.
2. Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».