

**УДК 656.1**

Косолапов Андрей Валентинович, доцент, к.т.н.  
(КузГТУ, г. Кемерово)

Kosolapov Andrey Valentinovich, docent, candidate of engineering sciences,  
(KuzSTU, Kemerovo)

**ПОКАЗАТЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК  
НА ГОРОДСКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ  
В РОССИИ В 2023 ГОДУ**

**TRANSPORTATION SAFETY INDICATORS  
BY CITY PUBLIC TRANSPORT IN RUSSIA IN 2023**

Аннотация: В статье приводятся оценки безопасности перевозок на городском общественном транспорте в России в 2023 года по разным показателям. Показывается важнейшая роль перевозок именно на автобусах, но также и объясняется наибольший транспортный риск при таких перевозках. Предлагается введение цифрового профиля перевозчика, выбранного оператором транспортных услуг, который бы суммировал всю информацию для контрольно-надзорной деятельности по организации пассажирских перевозок.

Annotation: The article provides assessments of the safety of transportation on urban public transport in Russia in 2023 based on various indicators. The most important role of transportation by bus is shown, but the greatest transport risk during such transportation is also explained. It is proposed to introduce a digital profile of the carrier selected by the transport service operator, which would summarize all the information for control and supervisory activities in organizing passenger transportation.

Почти 75 % граждан России в настоящее время проживают в городах, и эта доля по прогнозам футурологов будет только расти. В ближайшее время развитие городского общественного транспорта страны встанет на новый путь. Его направление должны определить готовящиеся и уже выполняющиеся Национальные проекты и Федеральные программы.

Общественный транспорт имеет все возможности по повышению безопасности дорожного движения и контроля за пассажирскими перевозчиками, но в большинстве регионов их попросту не используют. Особенно негативное положение в этом отношении сохраняется перевозками по нерегулируемым тарифам.

В Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» [1] разработан целый ряд показате-

лей, связанных с работой подвижного состава городского общественного транспорта.

К основным из них относятся:

✓ «количество ДТП с участием общественного транспорта в расчёте на единицу подвижного состава – вероятность попадания единицы подвижного состава общественного транспорта в ДТП;

✓ количество раненых и погибших в расчёте на 1 ДТП с участием общественного транспорта – вероятность летального исхода или получения травм в случае попадания транспортного средства в ДТП;

✓ количество пострадавших в ДТП с участием общественного транспорта в расчёте на 1 млн. пассажиров – характеризует вероятность летального исхода или травм среди пользователей общественного транспорта» [1]:

Концепция «*Мобильность как услуга*» (Mobility as a Service) является сегодня общемировым трендом: он формулируется на уровне международных и региональных нормативных документов. Когда говорится об услуге, то возникает и вопрос оценки её качества. Безопасность перевозок как раз может являться одним из критериев качества оказания этой услуги. И Указ Президента России о национальных целях от 7 мая 2024 г. [2] объявил о новых показателях безопасности дорожного движения при оказании услуги по перевозке пассажиров.

7 июня 2024 в г. Москва на площадке ВДНХ прошла ежегодная конференция «Конференция «Городской общественный транспорт 2030: цели, вызовы и решения». Специалисты, собравшиеся на ней, обобщили весь накопленный регионами и городами России опыт по реализации транспортных проектов и реформ, сформулировали задачи развития и трансформации общественного городского транспорта до 2030 года, а также наметили перспективные технологические и организационные пути решения задач по повышению безопасности перевозок пассажиров.

На конференции подробно рассматривался вопрос обеспечения безопасности автобусных перевозок. Так, по статистике автобусами в 2023 году в России была перевезена большая часть пассажиров – более 80 % в сегменте городского пассажирского транспорта (без учёта метрополитена) и, к сожалению, на этот же вид транспорта по данным ФКУ «Научный центр БДД МВД России» приходится наибольшее число погибших в ДТП [3].

То есть, получается, что автобусные перевозки являются лидером среди всех видов общественного транспорта по объёму перевозок и одновременно, являются наибольшего числа погибших в ДТП с участием этих же автобусов.

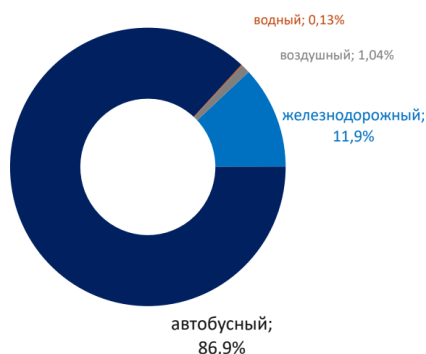


Рисунок 1 – Соотношение долей перевезённых пассажиров по видам пассажирского транспорта в 2023 году (Источник: [3])

На регулярные перевозки пассажиров автобусами в 2023 году произошло более 280 человек **погибших**.

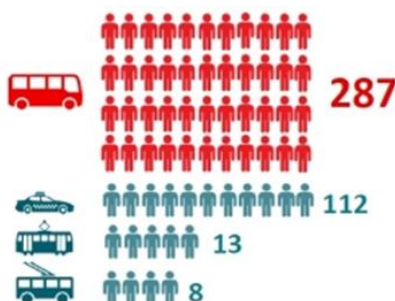


Рисунок 2 – Число погибших с участием разных видов общественного транспорта в 2023 году (Источник: [3])

Такой показатель, как **транспортный риск** (это число погибших людей в ДТП с участием транспорта на 10 тысяч зарегистрированных транспортных средств) самый высокий у автобусов – 7,1 погибших на 10 000 зарегистрированных транспортных средств. Как видно из рисунка 3 по сравнению с другими типами транспортных средств автобусы имеют наибольшее значение показателя транспортного риска. Это определяется теми пробегами, которые ежедневно выполняет общественный транспорт.



Рисунок 3 – Транспортный риск по разным типам транспортных средств в 2023 году (Источник: [3])

Порядка 40 % (то есть, большинство) погибших приходится на *муниципальные* и порядка 20 % – на *межмуниципальные* **регулярные** маршруты.



Рисунок 4 – Динамика числа погибших с участием автобусов по видам пассажирских перевозок в 2023 году (Источник: [3])

На Конференции было сообщено, что по данным НЦ БДД МВД России влияние показателей безопасности учтены в требованиях конкурсов на право выполнения **регулярных** пассажирских перевозок. Рассматривались оба способа перевозок – по *регулируемым* и по *нерегулируемым* тарифам.

Организация перевозок по *регулируемым* тарифам на принципах брутто-контрактов считается очень перспективным видом. Специалисты отмечают улучшение ситуации с точки зрения безопасности дорожного движения при таких формах финансирования перевозок – в том числе потому, что этот институт создаёт много возможностей наладить отношения с перевозчиком.

Общие требования по таким типам перевозок установлены 44-ФЗ [4]. Они связаны с деловой репутацией и с финансовой самостоятельностью поставщика транспортных услуг. Правительством Российской Федерации для отдельных видов услуг могут представляться дополнительные критерии отбора участников на этапе допуска к конкурсу. В этой связи появилось предложение НИИ МВД предусмотреть специальные критерии, которые бы обеспечили такой отбор ещё на этапе допуска перевозчика к конкурсу на осуществление регулярных перевозок. Эти критерии могли быть связаны с совершением ДТП и с выявленными правонарушениями.

Так, по предложениям МВД России предлагается оценка рассматриваемого перевозчика по таким показателям [3]:

- ✓ «оценка деловой репутации: отсутствие судимости за преступления в сфере безопасности дорожного движения; отсутствие систематических грубых нарушений Правил дорожного движения за последние 3 года; отсутствие систематических ДТП с пострадавшими по вине перевозчика;
- ✓ оценка материально-технических ресурсов: наличие транспортных средств с необходимыми количественными, качественными и техническими характеристиками;
- ✓ оценка опыта работы: наличие опыта успешного исполнения Договоров;

✓ оценка кадровых ресурсов: наличие работников необходимого уровня квалификации» [3].

При организации регулярных перевозок по *нерегулируемым* тарифам в рамках 220-ФЗ [5] проводится открытый конкурс. При допуске к нему требования к перевозчикам также установлены, но в тексте Закона отсутствуют требования, связанные с историей перевозчика в виде грубых систематических нарушений Правил дорожного движения или ДТП. Специалисты НЦ БДД МВД России считают: интересы безопасности на всех этапах должны быть и предлагают скорректировать 220-ФЗ: логично предположить, что если определённые требования предъявляются в рамках 44-ФЗ на всех этапах, то аналогичные должны быть и в рамках открытого конкурса по 220-ФЗ.

К таким предложениям относят

✓ «отсутствие систематических ДТП, в которых пострадали или погибли люди по вине перевозчика или его работников в процессе осуществления перевозки пассажиров в течение последних 3 лет;

✓ отсутствие судимости у должностных лиц перевозчика и (или) его работников по ст. 262 и ст. 238 Уголовного Кодекса Российской Федерации;

✓ отсутствие систематических грубых нарушений Правил дорожного движения сотрудниками перевозчика за последние 3 года» [3].

Специалисты НЦ БДД МВД России предлагают в правовых актах субъектов Российской Федерации, сопровождающих регламенты организации перевозки на автобусах в отдельных регионах, уделять вопросам безопасности дорожного движения должное внимание. В монографии прямо указывается, что «В идеале требования безопасности дорожного движения и уровень ответственности должны быть одинаковы по всей стране и должны быть сформулированы в федеральном законодательстве. Но уже сейчас ничто не мешает регионам двигаться в эту сторону, и некоторые регионы это делают» [3].

При проведении анализа регламентов разных регионов оказалось, что собрать всю информацию о перевозчиках, контрактах, лицензиях и количестве автобусов, которые включены в эту лицензию, оказалось очень сложной задачей. Сейчас информация находится у разных ведомств в разном виде. В большинстве случаев получить эту информацию при проведении конкурсов является фактически невыполнимой задачей.

Поэтому необходим **цифровой профиль** перевозчика, который смог бы в себя включить всю информацию: это было бы выгодно и самим организаторам перевозок, и органам власти, — они могли бы использовать информацию для контрольно-надзорной деятельности.

Пилотный вариант такого цифрового профиля представлен на рисунке 5.



Рисунок 5 – Цифровой профиль перевозчика (Источник: [3])

### Список литературы

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» – Правительство Российской Федерации : офиц. сайт. Москва. – URL: <http://static.government.ru/media/acts/files/0001201310080004.pdf> (дата обращения 15.10.2024 г.). – Текст : электронный.
2. Указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // Собрание законодательства РФ, 20 от 13 мая 2024 г., № 20 URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/73986> (дата обращения 15.10.2024 г.). – Текст : электронный.
3. Баканов, К. С. Приоритет безопасности дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности при перевозке пассажиров автобусами : монография / К. С. Баканов, М. М. Исаев, П. С. Коблов. – Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. – 382 с. – ISBN 978-5-6046953-1-9 – Текст : непосредственный.
4. Российская Федерация. Законы. О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд : Федеральный закон № 44-ФЗ – сайт Консультант – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_144624/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144624/) (дата обращения 15.10.2024 г.). – Текст : электронный.
5. Российская Федерация. Законы. 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 : Федеральный закон № 220 – сайт Консультант – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182659/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182659/) (дата обращения 15.10.2024 г.). – Текст : электронный.