

Л.А. Селиванова, Н.В. Васильева, В.В. Соколов
ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ
РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ПАССАЖИРСКИХ АВТОПЕРЕВОЗОК
ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Людмила Андреевна Селиванова – зав. кафедрой национальной экономики и организации производства, Государственный институт экономики, финансов, права и технологий, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, г. Гатчина; **e-mail: nac-ek@mail.ru**.

Наталья Витальевна Васильева – доцент кафедры национальной экономики и организации производства, Государственный институт экономики, финансов, права и технологий, кандидат экономических наук, доцент, г. Гатчина; **e-mail: smirnovanv79@mail.ru**.

Вячеслав Владимирович Соколов – директор ИП «Соколов Вячеслав Владимирович», магистр экономики, г. Гатчина; **e-mail: sokolov.slava.bxt@yandex.ru**.

В статье приводится краткий анализ состояния отрасли пассажирских автоперевозок в Ленинградской области. Выявлена вся совокупность факторов, негативно воздействующих на инфраструктуру отрасли. Определены основные направления развития отрасли на перспективу.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; пассажирские перевозки; Ленинградская область; цифровизация транспортной отрасли; тарифное регулирование.

L.A. Selivanova, N.V. Vasilyeva, V.V. Sokolov
ASSESSMENT OF STATE AND KEY DIRECTIONS
OF DEVELOPMENT OF PASSENGER ROAD TRANSPORTATION
IN LENINGRAD REGION

Lyudmila Selivanova – Head of the Department of National Economy and Organization of Production, State Institute of Economics, Finance, Law and Technology, PhD in Economics, associate professor, senior researcher, Gatchina; **e-mail: nac-ek@mail.ru**.

Natalya Vasilyeva – senior lecturer, the Department of National Economy and Organization of Production, State Institute of Economics, Finance, Law and Technology, PhD in Economics, associate professor, Gatchina; **e-mail: smirnovanv79@mail.ru**.

Vyacheslav Sokolov – sole trader, Master of Economics, Gatchina; **e-mail: sokolov.slava.bxt@yandex.ru**.

We briefly analyze the current state of passenger road transportation in Leningrad region. All the factors negatively affecting the infrastructure of the industry in question are revealed. The key directions for the long-term industry development are determined.

Keywords: transport infrastructure; passenger transportation; Leningrad region; digitalization of transport industry; tariff regulation.

Отрасль пассажирских перевозок представляет собой сегмент транспортной инфраструктуры, основная функция которой – обеспечить комфортные и надёжные качества перевозок пассажиров. Роль этой отрасли возрастает по мере роста мобиль-

ности жителей городов и пригородов.

Оценивая в целом состояние общественного транспорта в России, следует отметить, что он находится на этапе технического и цифрового развития. Если рассматривать данную отрасль в целом, то чис-

ленность её автобусных маршрутов насчитывает 1,9 млн км; при этом протяжённость автомобильных дорог составляет 940 000 км, из этой протяженности 60000 км дорог могут быть отнесены к дорогам общего пользования [3].

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области расположено 1,6 тысяч км автомобильных дорог федерального значения и 13 тысяч км регионального и муниципального значения (рис. 1) [2].

Данные табл. 1 демонстрируют, что Ленинградская область по пассажирообороту занимает четвёртое место в стране (52,2 млн чел., или 6,7%) [3].

В 2020 г. данная отрасль продемонстрировала значительное падение, что было связано с пандемией нового коронавируса, и определенный период времени пришлось на самоизоляцию; это привело к тому, что количество перевозок автобусным транспортом в Ленинградском регионе сократилось более чем на 60% [3].

В настоящее время на рынке пассажирских перевозок работают как коммерческие, так и муниципальные автотранспортные предприятия. Это ведет к тому, что в рамках данного рынка возникают различные рыночные структуры несовершенной конкуренции. Кроме того, следует

отметить, что государство оказывает муниципальным автобусным предприятиям поддержку, частично возмещая затраты, связанные с оказанием транспортных услуг [1].

В Ленинградской области имеются частные автопредприятия, которые не имеют поддержки со стороны государства; они функционируют исключительно за счёт собственных доходов и отнюдь не всегда, определенная доля доходов может быть израсходована на повышение качества транспортных услуг. В области функционируют более 60 перевозчиков – предприятий, которые обслуживают 800 маршрутов автобусного транспорта.

Значительная часть региональных маршрутов не может быть отнесена к высокорентабельным, в целом ряде случаев они убыточны. Но несмотря на это следует отметить, что эти маршруты обладают высокой социальной значимостью.

По данным статистики в регионе для передвижения общественный транспорт используют 67% населения, в частности 31% – это автобусы, 36% – маршрутное такси.

Можно выделить целый ряд факторов, которые негативно влияют на развитие общественного транспорта в Ленинградской области (табл. 3).

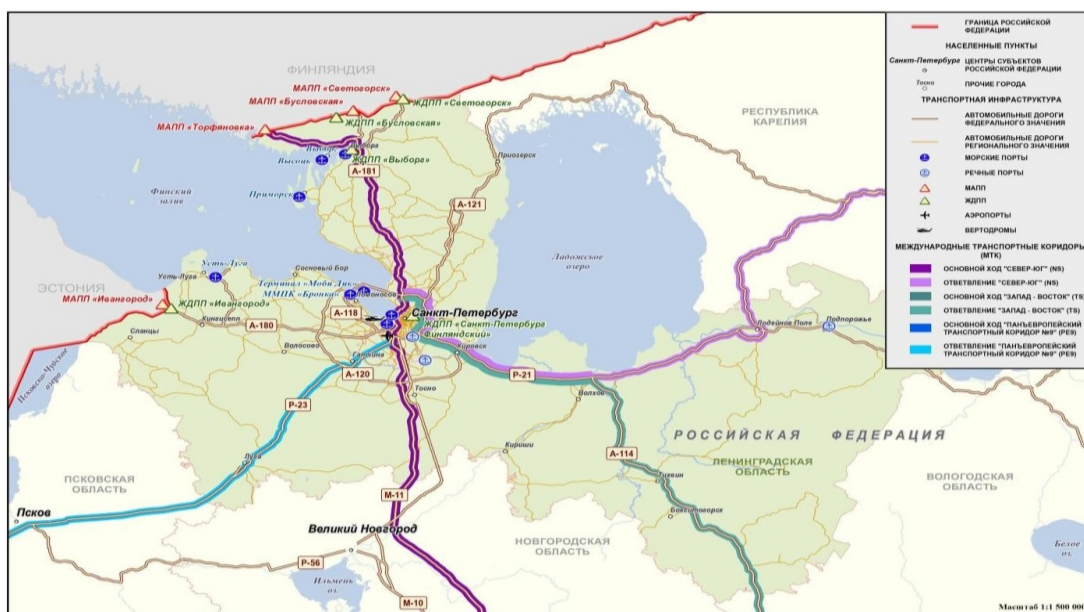


Рис. 1. Схема автомобильных дорог, включенных в состав международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 2022 г.

Таблица 1

**Объём перевозок пассажиров автобусным транспортом
в Северо-Западном федеральном округе, тыс. чел.**

	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2020 г. в % к 2019 г.	%
Республика Карелия	15 389,1	14 409,1	14 411,6	8 546,1	59,30	1,1
Республика Коми	68 616,8	60 385,7	55 972,3	40 188,0	71,80	5,2
Архангельская область	89 202,1	89 324,7	85 589,5	53 320,1	62,30	6,9
Вологодская область	100 217,4	98 512,0	95 073,9	75 998,2	79,94	9,8
Калининградская область	64 502,9	66 023,8	61 140,6	43 705,1	71,48	5,6
Ленинградская область	61 994,4	60 620,1	72 618,2	52 172,4	71,84	6,7
Мурманская область	50 721,9	52 922,1	50 458,6	37 114,2	73,55	4,8
Новгородская область	49 045,3	45 931,9	44 201,3	35 229,7	79,70	4,5
Псковская область	50 624,9	48 053,7	46 736,4	30 763,1	65,82	4,0
г. Санкт-Петербург	574 811,0	587 702,1	582 968,0	399 001,0	68,44	51,4
Северо-Западный федеральный округ	1 125 125,8	1 123 885,2	1 109 170,4	776 038,0	69,97	100

Источник: [2].

Таблица 2

**10 крупных и средних автотранспортных предприятий Ленинградской области
(по данным 2021 г.)**

№ п/п	Наименование	Район
1	ООО «Пассажиравтотранс» г. Бокситогорск	Бокситогорский
2	ООО «Пальмира»	Бокситогорский, Волховский, Всеволожский, Лодейнопольский, Тихвинский
3	МУПАТП МО г. Волхов	Волховский
4	ООО «Первая пассажирская компания»	Всеволожский
5	ООО «Транс-Балт»	Гатчинский
6	ООО «Киришиавто»	Киришский
7	ООО «Невская линия»	Кировский
8	ООО «ЛОДАВТО»	Лодейнопольский
9	ООО «Вест-Сервис»	Ломоносовский
10	ООО «Ленинградская АЭС-Авто»	Ломоносовский

Источник: [4].

Факторы, негативно влияющие на развитие общественного транспорта в Ленинградской области

Номер группы	Факторы	Примечания
1	большая площадь субъекта (Ленинградской области); неравномерное расположение субъектов, обслуживаемых пассажирским автотранспортом; неустойчивый уровень развития транспортной инфраструктуры	факторы внешней макросреды
2	повышение уровня автомобилизации; недостаток денежных средств в бюджете Ленинградской области на финансирование пригородных пассажирских перевозок	внешняя среда влияния
3	низкая инвестиционная привлекательность пригородных пассажирских перевозок; высокий объём нелегальных «серых» пригородных и муниципальных автобусных перевозок; высокая доля льготных категорий пассажиров.	факторы внутренней среды

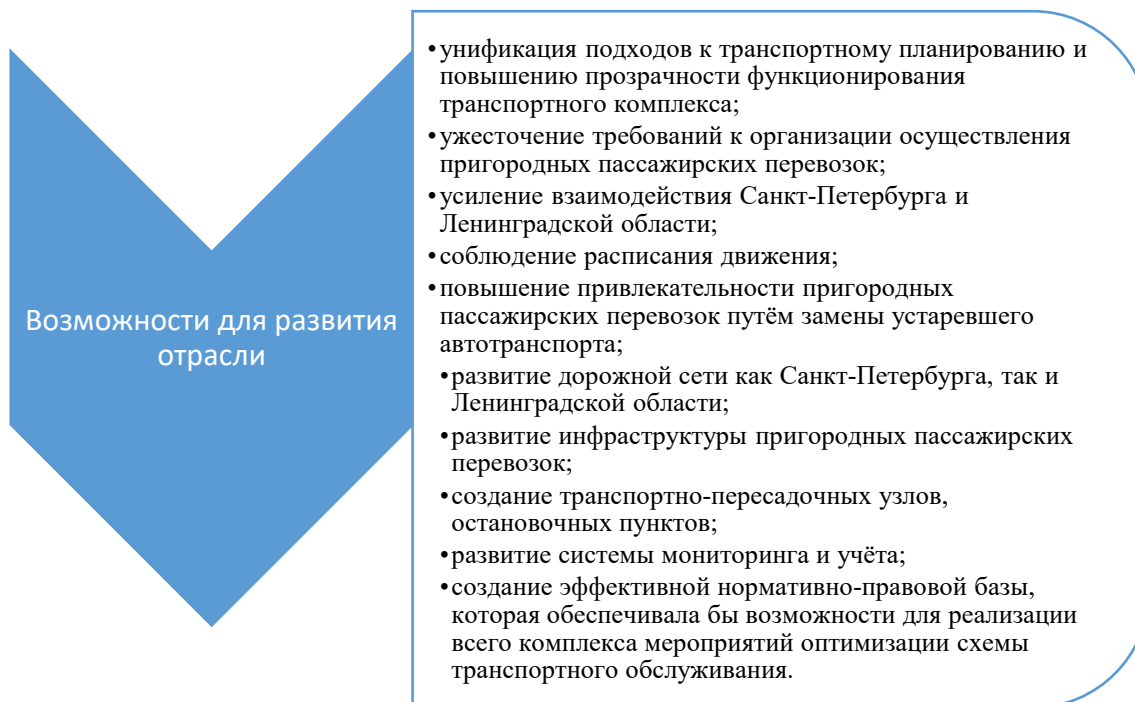


Рис. 2. Возможности для отрасли пассажирских грузоперевозок в Ленинградской области

В то же время, несмотря на влияние указанных негативных факторов на функционирование отрасли пассажирских грузоперевозок, можно выделить целый ряд

возможностей для его развития в Ленинградской области (рис. 2).

Выявленные возможности следует учитывать органам власти при реализации

основных направлений развития системы транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, определённых Комплексным планом.

Органом государственной власти следует регулировать уровень конкуренции в различных сегментах рынка пассажирских автоперевозок. Одним из основных инструментов государственного регулирования можно определить тарифное регулирование. Необходимо пересмотреть размер тарифов по расходам на транспортные услуги и подход к своевременной индексации стоимости проезда.

В сложившейся ситуации частные автотранспортные предприятия вынуждены экономить на рабочей силе и качестве технического обслуживания автобусного парка. Более того, идет массовый отказ от рейсовых контролеров, чья функция переносится на водителей.

Многие руководители автотранспортных предприятий используют такие способы обновления автопарка, как аренду, лизинг, смешанную форму владения, которые позволяют им сэкономить значительные денежные средства.

В Ленинградской области наблюдается тренд цифрового развития пассажирских перевозок. Это объясняется тем, что цифровая трансформация общественного транспорта может благоприятно сказаться на качестве жизни населения региона [1]:

- цифровизация общественного транспорта помогает технически снизить количество вредных выбросов в атмосферу;

- упростить процедуру планирования маршрутов с использованием цифровых сервисов;

- оптимизировать управление автотранспортными предприятиями путем создания цифровых центров диспетчирования;

- лица с ограниченными возможностями здоровья могут беспрепятственно и намного быстрее пользоваться транспортными услугами привлекательности общес-

твенного транспорта;

- снижать нагрузку на дорожную сеть, тем самым увеличивая скорость передвижения жителей, товаров, экстренных служб и др.

Среди технологических трендов цифровизации в транспортной отрасли, в том числе пассажирских перевозок, выделены системы обработки больших объёмов данных и искусственный интеллект.

По прогнозам к 2035 г. пассажиропоток общественного транспорта должен вырасти на 15% по сравнению с 2019 г. Такой рост, по нашему мнению, возможен при условии создания более комфортной, качественной и безопасной транспортной системы, где общественный транспорт сможет составить конкуренцию личному [2].

ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Правительства Ленинградской области от 04.06.2019 г. № 253 «Об утверждении Комплексного плана транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок». URL: <https://nra.lenobl.ru> (дата обращения: 02.05.2023).

2. Официальный интернет-ресурс Государственного казенного учреждения Ленинградской области «Ленинградское областное управление транспорта». URL: <https://gkulot.ru/> (дата обращения: 02.05.2023).

3. Федеральная служба государственной статистики (Росстат): офиц. сайт. URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 02.05.2023).

4. Шмарин А.А. Внутригородские пассажирские автобусные перевозки: основные сценарии развития отрасли. Текст: непосредственный // Молодой ученый. 2015. № 14 (94). С. 304–306. URL: <https://moluch.ru/archive/94/21036/> (дата обращения: 29.05.2023).