

РЕЗУЛЬТАТЫ РЕФОРМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ТВЕРСКОМ РЕГИОНЕ

Т.Б. Яконовская

© Яконовская Т.Б., 2025

***Аннотация.** В статье проанализированы итоги региональной реформы общественного транспорта. Приведены особенности организации маршрутной сети города Твери, а именно: количество и протяженность маршрутов, расписание движения, система управления, экономические показатели.*

***Ключевые слова:** общественный транспорт, транспортная логистика, социальная инфраструктура.*

Тверской регион стал первопроходцем в области транспортных реформ, проводящихся в субъектах Российской Федерации с 2020 г. За основу модернизации транспортных систем в городах России была взята система «Транспорт Верхневолжья» [1]. Тверь стала вторым (после Москвы) российским городом, в котором все маршруты городского пассажирского транспорта общего пользования стали работать по регулируемому тарифу и по так называемым «брутто-контрактам» с оплатой перевозчикам выполненных объемов транспортной работы [2, 3].

Анализ эффективности функционирования системы городского пассажирского транспорта общего пользования в Твери показал следующее:

1. Подвижной состав общественного транспорта – одинаковые брендированные автобусы преимущественно производства ЛиАЗ. Все автобусы в хорошем состоянии, сравнительно новые, большинство из которых выпущено в 2019 г., они имеют единую цветовую раскраску и собственный бренд «Транспорт Верхневолжья». То же относится к остановкам общественного транспорта. Почти все они выполнены по одному проекту, имеют один дизайн, довольно функциональный в использовании и эксплуатации.

2. Количество маршрутов и подвижного состава характеризуется большим разнообразием маршрутов автобусов, работающих в центральной части города. На территории Твери функционирует 85 маршрутов автобусов, причем 33 из них муниципальные, 52 – межмуниципальные. Для города с населением 425 тыс. и площадью 152,2 км² это довольно большое количество. То же касается и подвижного состава. Следствием этого является дублирование маршрутов, низкая

заполняемость подвижного состава и избыточная нагрузка на городскую инфраструктуру транспорта общего пользования.

3. Средняя длина муниципального маршрута в одном направлении в Твери составляет 18,84 км, при этом максимальный линейный размер территории городского округа город Тверь – около 22 км. Более длинные маршруты Твери существенно усложняют задачу выбора оптимального типа подвижного состава на маршрутах регулярных перевозок.

4. Особенностью маршрутной сети Твери является раннее окончание работы подвижного состава. Так, из 33 маршрутов общественного транспорта, проходящих через центр города и остановку «Тверской проспект», 10 маршрутов заканчивают работу до 21 ч. На 6 маршрутах после 21:00 увеличивается интервал движения. У ряда маршрутов общественного транспорта установлены большие интервалы движения. Такое расписание не отвечает интересам пассажиров и чаще всего формируется исключительно из экономических соображений. С другой стороны, правильно выбранный класс вместимости подвижного состава на маршрутах решил бы задачу повышения эффективности его использования без потерь времени пассажиров.

Большое количество маршрутов городского пассажирского транспорта, а также огромная протяженность диаметральных маршрутов ожидаемо формируют низкий коэффициент пересадочности пассажиров в маршрутной сети Твери и, соответственно, неравномерную загрузку подвижного состава на линии. На основе предварительного анализа сети можно сказать, что в ней не делается различий между маршрутами городского и пригородного транспорта [4–6].

Цена проезда для пассажиров в автобусах Твери является одной из самых высоких по сравнению с городами, проводившими подобные реформы или только готовящимися к их проведению. Стоимость проезда в пассажирском транспорте общего пользования в Твери выросла с 29 руб. (в 2020 г.) до 35 (в 2024 г.). При низкой себестоимости перевозки одного пассажира (вследствие небольшой дальности средней поездки) в Твери установлен довольно высокий тариф. Поддержание высокой цены за проезд может несколько сократить объем выпадающих доходов бюджета из-за низкой заполняемости подвижного состава, но при этом снизит привлекательность общественного транспорта для жителей города. Ежегодно городской пассажирский транспорт общего пользования в Твери перевозит 52,7 млн пассажиров. Ежедневно на линии в будний день работает 475 единиц подвижного состава.

Плановые расходы бюджета на 2024 г. (согласно государственной программе Тверской области) составили 3 млрд 357 млн руб. Билетная выручка от перевозки 52,7 млн пассажиров была ориентировочно 1 млрд 360 млн руб. Соответственно, невозвратные расходы бюджета на

реализацию транспортной реформы в Твери сопоставимы с расходами в городе Перми и составляют примерно 2 млрд руб. [1].

С началом транспортной реформы жители Твери получили возможность через социальные сети составлять обращения и подавать жалобы по поводу работы городского пассажирского транспорта общего пользования. Наибольшее количество жалоб (около 1 500) касается несоблюдения расписания движения на отдельных маршрутах, раннего окончания работы на маршруте, трудностей посадки и высадки на остановке при одновременном прибытии нескольких автобусов, частых поломок валидаторов и невозможности с помощью последних [7] оплатить одной картой несколько билетов. Около 1 000 негативных отзывов касается работы водителей автобусов. Более 600 обращений связано с трудностями, возникающими при оплате проезда, и замечаниями по работе терминалов оплаты и функционированию мобильного приложения.

Проведенный анализ эффективности работы маршрутной сети городского пассажирского транспорта в городе Твери позволяет сделать следующие выводы:

1. Передача полномочий по организации транспортного обслуживания населения в городских округах на уровень субъекта Российской Федерации не всегда положительно сказывается на качестве проводимых реформ.

2. В Твери не произошло существенных изменений маршрутной сети, а упор был сделан на обновлении подвижного состава. Результатом стало нерациональное использование последнего, что привело к формированию высоких тарифов для населения, возникновению больших интервалов движения на маршрутах и существенным расходам бюджетных средств.

3. Целесообразно отказаться от использования протяженных диаметральных маршрутов, сократить их дублирование на отдельных участках улично-дорожной сети и тем самым решить проблему избыточной нагрузки на отдельные остановки.

Библиографический список

1. Система «Транспорта Верхневолжья». URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Транспорт_Твери (дата обращения: 02.12.2024).

2. Яконовская Т.Б. Доктрина социально-экономического развития Тверского региона до 2030 года как документ стратегического планирования // Саморазвивающаяся среда технического вуза: научные исследования и экспериментальные разработки: материалы VII Всероссийской научно-практической конференции, 25 января 2023 года, Тверь / под общ. ред. Т.Б. Новиченковой. Тверь: ТвГТУ, 2023. С. 48–53.

3. Якимов М.Р., Нестерова А.С., Попов Ю.А. Транспортное планирование: транспорт общего пользования. М.: Агентство дорожной информации РАДАР, 2024. 458 с.

4. Сакульева Т.Н., Залихина К.А. Современная реформа и перспективы развития общественного транспорта города Москвы // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2018): материалы одиннадцатой международной конференции, 01–03 октября 2018 года, Москва: в 2 т. / под общ. ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. М.: Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН, 2018. Т. 2. С. 97–100.

5. Брюханков В.А. Реформа общественного транспорта // Актуальные вопросы развития государства и общества: научно-информационный бюллетень. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2022. С. 31–36.

6. Кожевникова И.А. Рынок общественных пассажирских перевозок: экономическая сущность и специфика // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность: труды IV Международной научно-практической конференции, 11 апреля 2019 года, Москва / под ред. Р.А. Кожевникова, Ю.И. Соколова. М.: РУТ (МИИТ), 2019. С. 209–212.

7. Яконовская Т.Б. Междисциплинарный взгляд на цифровизацию экономики: философский аспект // Проблемы управления в социально-гуманитарных, экономических и технических системах: девятый ежегодный сборник научных трудов преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов факультета управления и социальных коммуникаций ТвГТУ: в 2 ч. / под общ. ред. И.И. Павлова. Тверь: ТвГТУ, 2021. Ч. 1. С. 98–103.

RESULTS OF PUBLIC TRANSPORTATION REFORM IN THE TVER REGION

T.B. Yakonovskaya

Abstract. *The article analyzes the results of the regional reform of public transport. The features of the organization of the route network of the city of Tver are given, namely: the number and length of routes, traffic schedule, management system, economic indicators.*

Keywords: *public transport, transport logistics, social infrastructure.*

Об авторе:

ЯКОНОВСКАЯ Татьяна Борисовна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления производством, ФГБОУ ВО «Тверской государственный технический университет», Тверь. E-mail: tby81@yandex.ru

About the author:

YAKONOVSKAYA Tatyana Borisovna – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Economics and Production Management, Tver State Technical University, Tver. E-mail: tby81@yandex.ru