

УДК 656

## АНАЛИЗ ПЕРЕХОДА ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА БРУТТО-КОНТРАКТЫ НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА КРАСНОДАРА



### ANALYSIS OF THE TRANSITION OF PUBLIC TRANSPORT TO GROSS CONTRACTS ON THE EXAMPLE OF THE CITY OF KRASNODAR

**Коновалова Т.В.**

Кубанский государственный технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Надирян С.Л.**

Кубанский государственный технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Рассоха В.И.**

Оренбургский государственный университет  
cabin2012@yandex.ru

**Тыргалов К.В.**

Кубанский государственный технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Аннотация.** В статье рассмотрен анализ перехода транспорта общего пользования на брутто-контракты на примере города Краснодара. Авторами рассмотрены предыдущая система работы транспорта – нетто-контракты, аспекты ее влияния на перевозчиков, пассажиров и городские власти и переход на брутто-контракты, его положительные и негативные стороны при оказании транспортных услуг.

**Ключевые слова:** транспорт общего пользования, брутто-контракт, инновация, нововведение, эффективность функционирования транспорта общего пользования.

**Konovalova T.V.**

Kuban State Technological University  
sofi008008@yandex.ru

**Nadiryan S.L.**

Kuban State Technological University  
sofi008008@yandex.ru

**Rassokha V.I.**

Orenburg State University  
cabin2012@yandex.ru

**Tyrgalov K.V.**

Kuban State Technological University  
sofi008008@yandex.ru

**Annotation.** The article analyzes the transition of public transport to gross contracts on the example of the city of Krasnodar. The authors considered the previous system of transport operation – net contracts, its aspects of influence on carriers, passengers and city authorities and the transition to gross contracts, its positive and negative sides in the provision of transport services.

**Keywords:** public transport, gross contract, innovation, new developments, efficiency of public transport.

**Т**ранспорт общего пользования всегда был и остается неизменной составляющей жизни населения. В связи с проведением транспортных реформ, появляются нововведения, которые должны повысить комфорт пользователей транспорта общего пользования и оптимизировать работу перевозчиков [1]. До начала внедрения брутто-контрактов на перевозку пассажиров, транспортная система в Краснодаре работала по привычным всем нетто-контрактам, идея которых заключалась в максимальном пассажиропотоке. Основными перевозчиками, работающими по данной системе, были и остаются «КТТУ» – Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление, ТранзитАвто, Авто Альянс, КубаньТрансСервис и другие. Однако, данная система становится менее практичной для пассажиров, перевозчиков и городских властей, за счет ненормированного простоя транспортных средств на остановочных пунктах для посадки\высадки пассажиров, отсутствия графика подачи транспортных средств для передвижения, отсутствия возможности вести разнообразный контроль деятельности компании перевозчика и водителей на маршруте. Для изменения устаревшей стратегии осуществления движения транспортных средств по нетто-контрактам, им на смену, поэтапно, стали внедрять брутто-контракты, идея которых повысить эффективность работы транспорта для всех участников движения и регулирующих органов. Данная модель стала развиваться во многих городах России. Казань, Москва, Санкт-Петербург, Волгоград, Астрахань и другие крупные города стали переходить на брутто-контракты, регулирующие работу транспорта общего пользования, назвав данный переход «новой моделью транспортного обслуживания» [2]. Стоит отметить, что аспекты брутто-контрактов еще в процессе разработки и реализации, но

однозначно стоит учитывать тот факт, что данная модель оправдывает свои ожидания в крупных городах с большим пассажиропотоком, конкурентными компаниями перевозчиков и возможностью строить различные маршруты [3]. В маленьких городах для перехода необходимо провести серьёзный мониторинг пассажиропотока, оценить возможную ценовую политику передвижения, провести подбор надежных перевозчиков с подходящими под условия транспортными средствами, чтобы данная идея была оптимальной для пользователей и регуляторов. Разберемся с введением новой модели и рассмотрим варианты развития понятия «брутто-контракт», на который переходит работа транспорта в городе Краснодаре.

Брутто-контракт – это соглашение между администрацией города, выступающей заказчиком транспортных услуг и перевозчиком – исполнителем. В обязанности перевозчика входит: соблюдение расписания и графика движения транспортных средств, соответствие транспортных средств, определенных требованиям. Обязательным должно быть наличие кондиционера, терминалов для оплаты проезда, фиксированной площади, выделенной под пассажиров (а это не более 5 человек на 1 м<sup>2</sup>), что будет отвечать критериям качества транспортного средства, задействованного под работу транспорта общего пользования [4]. За каждый выполненный рейс перевозчик по контракту получает гарантированную сумму от заказчика, вне зависимости от пассажиропотока, что исключает простои транспортных средств на остановочных пунктах в ожидании пассажиров и несет в себе идею оплаты услуг в зависимости от пройденного расстояния или выполненного маршрута. На сегодняшний день, в Краснодаре 14 маршрутов полностью перешли на брутто-контракты и рассматривается распространение данной модели на всю транспортную сеть Кубани (рис. 1).

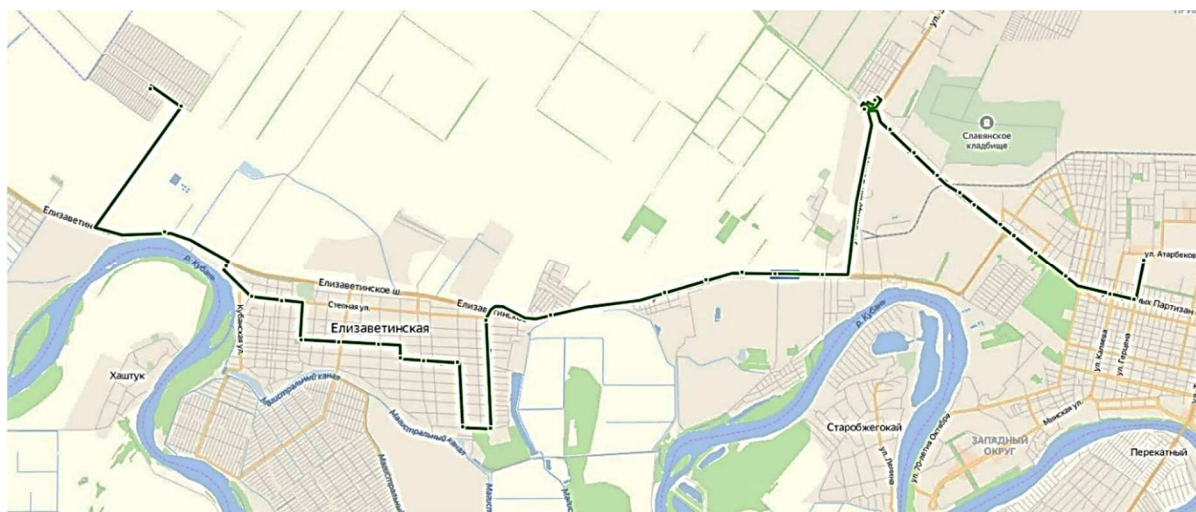


Рисунок 1 – Маршрут 155а, г. Краснодар, работающий по брутто-контракту

Разберемся с преимуществами введения брутто-контрактов. Рассматривая их введение с точки зрения пользователя транспорта, это несомненно повышает удобство и комфорт передвижения. Теперь пассажиры смогут ориентироваться на расписание маршрутов, планируя свое время при передвижении по городу, пользоваться услугами транспорта с повышенным уровнем комфорта, включающим в себя по брутто-контракту оснащение кондиционером/обогревателем, различные варианты способа оплаты проезда [5]. Однако, для пользователей транспорта, введение брутто-контрактов может нести и негативные последствия в виде удорожания стоимости проезда.

Говоря о перевозчиках, такая модель работы транспорта тоже несет довольно положительные условия. Перевозчик точно уверен в том, что, выполняя оговоренный с заказчиком маршрут, вне зависимости от числа пассажиров, он получит сумму, прописанную по контракту. То есть, теперь ответственностью перевозчика становится соблюдение графика движения и поддержание транспортного средства в надлежащем для эксплуатации состоянии.

Рассматривая введение брутто-контрактов с точки зрения администрации города – заказчика, нужно учитывать множество факторов, чтобы ответить на вопрос об эффективности введения данной модели работы транспорта, так как в каждом городе есть аспекты, способные помешать эффективной работе перевозчиков через заключение брутто-контракта. На примере Краснодара, со стороны городских властей, данная инновация несет в себе положительный эффект за счет очень большого и непрерывно увеличивающегося числа пользователей городского транспорта. Данный фактор поможет избежать одного из главных рисков введения брутто-контрактов – нехватку пассажиров на заданном маршруте [6]. Также, положительным аспектом является система мониторинга движения и состояния транспортных средств, которое обеспечивается установкой камер в салоне транспортных средств и GPS-локаторов, способных передавать текущее местоположения на маршруте, что, безусловно, повышает уровень безопасности пользования. При данной модели работы транспорта, все риски и расчеты эффективного пользования лежат на администрации города, так как для сдерживания баланса между суммой реализации идеи и качеством получаемых услуг, необходимо провести расчеты оптимальной стоимости пассажироперевозки, провести анализ пассажиропотока, условий оптимальности маршрута движения.

Резюмируя, отметим, что идея перехода транспорта общего пользования на работу по брутто-контракту довольно перспективна и способна повысить качество предоставления транспортных услуг населению, однако для должной реализации необходимо соблюдение ряда условий как от перевозчика, так и от городской администрации и города в целом.

### Литература

1. Оптимизация численности автотранспортных средств, обслуживающих регулярные маршруты городских агломераций: монография / Д.А. Дрючин Т.В. Коновалова, Е.А. Лебедев, С.Л. Надирян, В.И. Рассоха; ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный университет»; ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет». – Краснодар : Издательский Дом – Юг, 2024. – 178 с.
2. Программа расчета численности транспортных средств, обслуживающих регулярный маршрут городского пассажирского транспорта при обеспечении оптимальной наполняемости салона / С.Л. Надирян, Д.А. Дрючин, В.И. Рассоха, А.А. Изюмский // Свидетельство о регистрации программы для ЭВМ RU 2024660023, 02.05.2024. Заявка от 18.04.2024.
3. Программа расчета технико-экономических показателей работы автобусов на регулярном маршруте городского пассажирского транспорта при обеспечении оптимальной наполняемости салона / С.Л. Надирян, Д.А. Дрючин, В.И. Рассоха, А.А. Изюмский // Свидетельство о регистрации программы для ЭВМ RU 2024619554, 24.04.2024. Заявка от 18.04.2024.
4. Программа расчёта себестоимости перевозки пассажиров по муниципальным маршрутам регулярных перевозок / С.Л. Надирян, Д.А. Дрючин, В.И. Рассоха // Свидетельство о регистрации программы для ЭВМ RU 2023668943, 06.09.2023. Заявка № 2023667650 от 25.08.2023.
5. Надирян С.Л. Моделирование показателей эффективности городского пассажирского транспорта при обслуживании нестационарных пассажиропотоков / С.Л. Надирян, В.И. Рассоха // Мир транспорта и технологических машин. – 2023. – № 4-1(83). – С. 81–90.
6. Надирян С.Л. Оптимизация структуры парка безрельсовых транспортных средств, обслуживающих городские пассажирские маршруты, на основе результатов математического моделирования / С.Л. Надирян, В.И. Рассоха, Д.А. Дрючин // International Journal of Advanced Studies. – 2023. – Т. 13. – № 3. – С. 180–202.

### References

1. Optimization of the number of vehicles serving regular routes of urban agglomerations: monograph / D.A. Dryuchin T.V. Konovalova, E.A. Lebedev, S.L. Nadiryan, V.I. Rassokha; FGBOU HE «Orenburg State University»; FGBOU HE «Kuban State Technological University». – Krasnodar : Publishing House – Yug, 2024. – 178 p.
2. The program for calculating the number of vehicles serving the regular route of urban passenger transport while ensuring optimal passenger compartment occupancy / S.L. Nadiryan, D.A. Dryuchin, V.I. Rassokha, A.A. Izyumsky // Certificate of registration of the computer program RU 2024660023, 05/02/2024. Application dated 04/18/2024.

3. The program for calculating the technical and economic performance of buses on the regular route of urban passenger transport while ensuring optimal occupancy of the cabin / S.L. Nadiryan, D.A. Dryuchin, V.I. Rassokha, A.A. Izyumsky // Certificate of registration of the computer program RU 2024619554, 04/24/2024. Application dated 04/18/2024.
4. Program for calculating the cost of passenger transportation on municipal regular transportation routes / S.L. Nadiryan, D.A. Dryuchin, V.I. Rassokha // Certificate of registration of a computer program RU 2023668943, 09/06/2023. Application № 2023667650 dated 08/25/2023.
5. Nadiryan S.L. Modeling of efficiency indicators of urban passenger transport in the maintenance of non-stationary passenger flows / S.L. Nadiryan, V.I. Rassokha // The world of transport and technological machines. – 2023. – № 4-1(83). – P. 81–90.
6. Nadiryan S.L. Optimization of the structure of the fleet of trackless vehicles serving urban passenger routes based on the results of mathematical modeling / S.L. Nadiryan, V.I. Rassokha, D.A. Dryuchin // International Journal of Advanced Studies. – 2023. – Vol. 13. – № 3. – P. 180–202.