

УДК 656.13

## ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НАСЕЛЕНИЯ В ГОРОДАХ

*Терентьев О.В., студент 2 курса факультета ДП и СПО  
Научный руководитель - Старунский А.В., старший  
преподаватель  
ФГБОУ ВО Рязанский ГАТУ*

**Ключевые слова:** *муниципальный транспорт, перевозка пассажиров, транспортные услуги.*

*Повышение транспортной мобильности населения является одним из факторов, влияющих на развитие городских агломераций. Оптимизация работы муниципального транспорта и коммерческих перевозчиков позволит обеспечить высокие показатели эффективности предоставления транспортных услуг населению и рентабельности перевозочного процесса.*

Проблема транспортного обслуживания населения в крупных городах является одной из наиболее остро стоящих перед муниципальными властями, так как от транспортной подвижности людей нередко зависит возможность развития промышленных предприятий и самого города в целом [1-3].

Возросшая за последние десять лет в несколько раз актуальность данного вопроса обусловлена следующими основными причинами [4]:

1. старение подвижного состава городского пассажирского транспорта;
2. увеличение объемов строительства жилья влечет за собой увеличение пассажиропотока при неизменной транспортной инфраструктуре городов;
3. постоянное увеличение количества автомобилей и как следствие, снижение пропускной способности улично-дорожной сети городов.

В настоящее время также произошли разительные перемены в отношении пассажиров к качеству оказания транспортных услуг. Если еще в 90-е годы прошлого столетия люди готовы были длительное время ожидать прибытия автобуса, то теперь пассажир хочет увидеть если не ожидающий его транспорт, то хотя бы уже в течение нескольких минут подъезжающий. Это желание обусловлено возросшей мобиль-

ностью населения городов, необходимостью перемещаться быстро с минимальными потерями времени [5].

Допуск в данную сферу деятельности коммерческих перевозчиков должно было бы существенно улучшить доступность транспортных услуг населению, но как показывает опыт зачастую центральная часть города переполнена общественным транспортом, а с поездками в отдаленные районы ситуация только ухудшается. В большинстве городов наблюдается увеличение маршрутов, что положительно влияет на интенсивность движения общественного транспорта. Можно предположить, что чем больше общественного транспорта, тем более эффективно обеспечивается обслуживание пассажиров (снижается время ожидания на остановочном пункте, появляется возможность выбора способа передвижения). С другой стороны, большое количество единиц транспорта приводит к загрязнению окружающей среды, повышается загруженность дорог, а увеличение количества маршрутов – к излишней конкуренции между перевозчиками за пассажиров, что снижает безопасность движения [6-8].

Это явление конкуренции слабо сказывалось в условиях плановой экономики (то есть до рыночных отношений), дублирование маршрутов было не целесообразным, так как увеличение количества маршрутов, проходящих по одним и тем же участкам и обслуживающим одни и те же пассажиропотоки, приводило к росту затрат при одном и том же уровне прибыли.

В настоящее время наравне с муниципальным транспортом работает и коммерческий транспорт, в результате чего происходит изменение ситуации, то есть частный перевозчик начинает «перетягивать» на себя часть пассажиропотока, обслуживаемого муниципальным транспортом. В итоге у муниципального транспорта от появления конкуренции за счет дублирующих маршрутов не только снижается реальный объем перевозимых пассажиров, но и снижается безопасность движения. На текущий момент можно выделить три обобщенных модели рынка пассажирских перевозок населения в городах:

- конкурентная модель – минимальное регулирование, перевозит любой оператор в условиях свободного рынка;
- административная модель – все городские маршруты распределяются на конкурентных конкурсах, перевозит тот, кто выиграл конкурс;
- смешанная модель – основная часть маршрутной сети обслуживается одним оператором, как правило, муниципальным перевозчиком, а некоторые маршруты обслуживаются коммерческими операторами.

Первая модель носит идеальный характер, но при использовании в реальности приведет к возникновению множества мелких перевозчиков, что приведет к снижению безопасности.

Если проанализировать существующую ситуацию на муниципальных маршрутах, то можно выделить два вида конкуренции: на маршруте и между маршрутами. Первый вид конкуренции отрицательно сказывается на доходной составляющей транспортной услуги, а при втором могут быть две разновидности конкуренции – на альтернативных и дублирующих маршрутах.

Конкуренция между маршрутами охватывает случаи создания дублирующих маршрутов, которые, как правило, отличаются начальными или несколькими промежуточными остановочными пунктами, либо незначительными отличиями в схемах движения при совместной работе на большинстве смежных участков сети, в итоге получаем «конкуренцию перевозчиков на маршруте» (первый вид конкуренции).

Дублирование маршрутов приводит к положительному результату, отражающему факт того, что время ожидания на остановочных пунктах будет снижаться. Однако, при большом количестве дублирующих маршрутов добиться регулярного движения даже на одном отдельно взятом маршруте практически невозможно. Поэтому при открытии нового маршрута следует тщательно изучать вопросы конкуренции между маршрутами, и не допускать открытия дублирующих маршрутов. Повышение качества транспортного обслуживания населения возможно за счет консолидации транспортного бизнеса, что предполагает ужесточение качественных требований к операторам, а общественный транспорт является основным сегментом рынка транспортных услуг, где консолидация оправдана в первую очередь.

Учет наличия конкуренции на маршруте транспортной сети города является необходимым условием для допуска коммерческих перевозчиков к деятельности в области муниципальных пассажирских перевозок. В настоящее время предварительное моделирование движения маршрутного транспорта и оценка загруженности остановочных пунктов носят актуальный характер.

#### *Библиографический список:*

1. Евтеева, А.С. Обследование городской транспортной сети с применением измерительного комплекса / А.С. Евтеева, К.П. Андреев, А.В. Шемякин, В.В. Терентьев // Транспортное дело России. – 2018. – № 1. – С. 132-134.
2. Андреев, К.П. Разработка мероприятий по оптимизации городской марш-

- рутной сети / К.П. Андреев, В.В. Терентьев // Научное обозрение. – 2017. – № 17. – С. 21-25.
3. Андреев, К.П. Пассажирские перевозки и оптимизация городской маршрутной сети / К.П. Андреев, В.В. Терентьев // Мир транспорта. – 2017. – Т. 15. – № 6 (73). – С. 156-161.
  4. Андреев, К.П. Основные этапы подготовки проекта организации дорожного движения / К.П. Андреев, А.Ю. Свистунова, В.В. Терентьев // Транспортное дело России. – 2018. – № 2 – С. 129-131.
  5. Терентьев, В.В. Мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения / В.В. Терентьев, В.А. Киселев, К.П. Андреев, А.В. Шемякин // Транспортное дело России. – 2018. – № 3 – С. 133-136.
  6. Шемякин, А.В. Разработка проекта организации дорожного движения / А.В. Шемякин, К.П. Андреев, В.В. Терентьев, Д.С. Рябчиков, А.В. Марусин // Вестник гражданских инженеров. – 2018. – № 2 – С. 254-257.
  7. Терентьев В.В. Улучшение транспортного обслуживания населения города / В.В. Терентьев // Транспортное дело России. – 2017. – № 4. – С. 91-93
  8. Андреев, К.П. Совершенствование городской маршрутной сети / К.П. Андреев // Надежность и качество сложных систем. – 2017. – № 3. – С. 102-106.

## **TRANSPORT SERVICE OF THE POPULATION IN THE CITIES**

***Terentiev O.V.***

**Key words:** *municipal transport, transportation of passengers, transport services.*

*Increasing transport mobility of the population is one of the factors influencing the development of urban agglomerations. Optimization of municipal transport and commercial carriers will provide high performance of transport services to the population and the profitability of the transportation process.*