

УДК 656. 078

## ОБЩЕСТВЕННЫЕ ВЗГЛЯДЫ НА КАЧЕСТВО ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*Терентьев О.В., студент 3 курса Факультета ДП и СПО  
Научный руководитель – Старунский А.В., старший  
преподаватель  
ФГБОУ ВО Рязанский ГАТУ*

**Ключевые слова:** *пассажир, городские перевозки, качество обслуживания, пропускная способность.*

*Восприятие потребителями качества считается жизненно важным, в настоящее время существует широкий консенсус не только среди различных поставщиков услуг, но и среди пассажиров в отношении важных показателей качества услуг городского общественного транспорта.*

До сих пор изучалось только восприятие качества непосредственными потребителями туристических услуг. Но также необходимо принять точку зрения социального учета, поскольку все виды перевозок порождают внешние эффекты, то есть издержки или выгоды для других групп. Например, около 90% пригородного движения на дорогах внутренних районов, генерируется автомобилистами из-за пределов этого района. С точки зрения общества, качество поездок будет улучшено, если будут сведены к минимуму, в частности, следующие факторы: транспортный шум, аварии на дорогах, транспортное неравенство, локальное загрязнение воздуха, парниковые газы [1,2].

Некоторые из них вызывают определенную озабоченность у самих автомобилистов, например топливная экономичность, которая, в свою очередь, влияет на доступность нефти, выбросы парниковых газов, а в случае небольших экономичных автомобилей на безопасность транспортных средств. Однако социальные проблемы неизбежно идут дальше из-за внешних эффектов перевозок. Ключевая проблема качества заключается в том, что ранжирование видов транспорта с точки зрения восприятия потребителями (как это видно из их фактического выбора поездок) является полной противоположностью ранжированию, основанному на перечисленных выше социальных проблемах. То есть, немоторизованные поездки, очевидно, превосходят все перечисленные размеры, а общественный транспорт, в свою очередь, превосходит

частный автомобильный транспорт [3]. Электрический общественный транспорт, например, не производит никакого загрязнения городского воздуха. Кроме того, несмотря на свою зависимость от электроэнергии, электрический общественный транспорт производит меньше выбросов парниковых газов на пассажиро-километр. Тем не менее, в городах автомобильные поездки обычно составляют более 90% автомобильных поездок, а остальные на общественном транспорте. Немоторизованные поездки со скоростью менее одного километра в день на человека имеют очень незначительное значение [4,5].

Очевидное решение этой проблемы состоит в том, чтобы улучшить относительное ранжирование частных поездок по вышеуказанным измерениям или, другими словами, интернализировать внешние издержки городских поездок. Но это должно быть сделано таким образом, чтобы не снижать качество проезда с точки зрения автомобилиста. Недостатка в предложениях нет, но по существу есть два основных предложения. Первый включает в себя проектирование, производство и использование «чистых» автомобилей: автомобилей, не производящих никаких выбросов и работающих на альтернативном топливе. Считается, что такие автомобили, в конечном счете, питаются от водородных топливных элементов. Если бы водород производился из возобновляемой электроэнергии, например с помощью ветрогенераторов, использование нефти было бы сведено к минимуму, как и выбросы местного загрязнения воздуха и парниковых газов. Гибридные электромобили, а также автомобили на топливных элементах с водородом, реформированным на борту из ископаемого топлива, рассматриваются как переходные этапы. Кроме того, при отсутствии двигателя внутреннего сгорания шум дорожного движения также должен снижаться [6].

Но автомобили на топливных элементах никогда не смогут заменить большинство обычных транспортных средств. Трудно экономично и безопасно хранить водород на борту (будь то в газообразной или жидкой форме). Топливные элементы в настоящее время очень дороги; автомобиль на топливных элементах в настоящее время стоит во много раз дороже обычной версии автомобиля. При высоких объемах производства стоимость изготовления топливных элементов будет падать.

Второе предложение предполагает использование автоматизированных дорожных систем. Такие системы являются менее совершенными, чем первое предложение, хотя и были проведены некоторые ис-

следования. Утверждается, что на специально оборудованных полосах автомагистрали объемы движения могут быть удвоены или даже утроены из-за более тесного расстояния между транспортными средствами. Затормозив, будут сокращены экономически эффективным способом, как и экологические проблемы, вызванные остановками и запусками движения. Дальнейшее снижение расхода топлива было бы результатом более низкого сопротивления воздуха, если бы автомобили управлялись в колоннах с близко расположенными автомобилями, временно связанной беспроводной связью. Но частота столкновений неизбежно будет расти по мере того, как разделение транспортных средств падает. Если соображения пропускной способности дорог и топливной экономичности приведут к внедрению автоматизированных дорожных систем, то безопасность может быть поставлена под угрозу. В любом случае, даже если это осуществимо, пропускная способность дорог будет увеличена только на автомагистралях, которые несут незначительную долю австралийского городского движения [7,8].

*Библиографический список:*

1. Алексахина, К. С. Городской пассажирский транспорт. Проблемы и решения / К. С. Алексахина, К. П. Андреев // Современные автомобильные материалы и технологии (САМИТ-2018) : сборник статей X Международной научно-технической конференции / ответственный редактор Е. В. Агеев. – 2018. – С. 18-21.
2. Евтеева, А. С. Повышение качества обслуживания пассажиров городским общественным транспортом / А. С. Евтеева, В. А. Киселев, К. П. Андреев // Вестник Совета молодых ученых Рязанского государственного агротехнологического университета им. П.А. Костычева. – 2018. – № 2 (7). – С. 53-58.
3. Андреев, К. П. Повышение качества обслуживания населения / К. П. Андреев, В. В. Терентьев, А. В. Шемякин // Поколение будущего. Взгляд молодых ученых – 2017 : сборник научных статей 6-й Международной молодежной научной конференции. В 4-х томах / ответственный редактор А. А. Горохов. – 2017. – С. 31-33.
4. Пути повышения транспортной доступности городов / В. В. Терентьев, К. П. Андреев, А. С. Астраханцева, Н. В. Аникин, А. В. Шемякин // Грузовик. – 2019. – Ч. 2, № 7. – С. 34-36.
5. Пути повышения транспортной доступности городов / В. В. Терентьев, К. П. Андреев, А. С. Астраханцева, Н. В. Аникин, А. В. Шемякин // Грузовик. – 2019. – Ч. 1, № 6. – С. 36-39.
6. Основные направления транспортной доступности в городах / А. В. Шемякин, М. Б. Латышенко, Т. В. Мелькумова, Н. В. Аникин, К. П. Андреев // Транс-

портное дело России. – 2019. – № 4. – С. 111-113.

7. 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.
8. Общие аспекты в разработке проекта организации дорожного движения / А. А. Меркулов, А. В. Шемякин, В. В. Терентьев, К. П. Андреев // Грузовик. – 2019. – № 2. – С. 30-32.

## **PUBLIC VIEWS ON THE QUALITY OF PASSENGER TRANSPORT**

***Terentyev O. V.***

**Keywords:** *passenger, urban transportation, quality of service, capacity.*

*Consumers ' perception of quality is considered vital, and there is now a broad consensus not only among various service providers, but also among passengers on important indicators of the quality of urban public transport services.*