

## АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО ЭТАПА РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В УСЛОВИЯХ КРУПНЫХ ГОРОДОВ

© 2014 г. М. Р. Караева, Н. В. Напхоненко, И. В. Гринцевич

*Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ)*

*Приводится характеристика Транспортной стратегии РФ и Ростовской области; сформированы группы показателей; выявлены проблемы общественного транспорта в крупных городах и мегаполисах.*

*Ключевые слова: рынок транспортных услуг; анализ, организация и управление городскими пассажирскими перевозками; пассажиропоток; напряженность транспортного потока.*

*Authors present the key characteristics of the Transportation Strategy of the Russian Federation and the Rostov Region. They also form the groups of meaningful indexes and show the actual problems with the public transportation systems of the city and megapolis.*

*Key words: market of the transportation services; analyzing, organizing and managing the city ridership system; passenger traffic; traffic intensity.*

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, коммуникации которого соединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Транспорт связывает страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России. Транспортная система определяет условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала.

Новым условием для российской транспортной системы стало развитие единого транспортного пространства страны, связывающего не только транспортные коммуникации, но и систему технологической инфраструктуры для всех видов транспорта. В транспортной стратегии предусмотрено

решение управленческих, организационно-технических, и задач обеспечения доступности и качества транспортных услуг для всех слоёв населения. С этой целью предполагается разработка определенных транспортных стандартов, которые создают модель необходимых для этого инфраструктур во всех видах пассажирского транспорта, потребительскую способность населения, ценовую доступность транспортных услуг и стандарты по периодичности транспортного обслуживания.

Кроме этого, транспортная стратегия также направлена на повышение уровня безопасности транспортной системы и достижение требований международных и национальных транспортных систем. Определённую роль в достижении этой цели играет развитие системы допуска к профессиональной транспортной деятельности, а также высокий уровень подготовки специалистов транспортного комплекса.

Реализация Транспортной стратегии распределена на три этапа. Первый этап рассчитан до 2015 г., в нем предполагается перейти от модернизации к развитию транспортной

системы по основным направлениям. С этой целью необходимо сформировать соответствующее законодательное обеспечение и, прежде всего, Транспортный кодекс РФ. Этот этап является подготовительным и совпадает с Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России в 2010–2015 гг.».

На втором этапе (2016–2020 гг.) предполагается создание единой сбалансированной системы транспортной коммуникации, ввод в действие минимальных социальных транспортных стандартов и формирование конкурентного рынка транспортных услуг.

Последний, третий этап (2021–2030 гг.) включает создание единого транспортного пространства страны с обоснованными резервами, достижение мирового уровня доступности, объема и качества транспортных услуг, а также достижение экологических стандартов развитых странах [1].

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров — в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволят сблизить удаленные друг от друга регионы страны, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство страны и создать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона.

Социально-экономическое развитие страны сопровождается увеличением спроса на транспортные услуги со стороны экономики и населения. Самому массовому и доступному виду регулярного общественного пассажирского транспорта — автомобильному транспорту — принадлежит особая роль в удовлетворении этого спроса.

Для совершенствования процесса перевозки пассажиров автомобильным транспортом необходимо решить основные задачи:

— разработать и реализовать единую транспортную политику государства, направленную на качественное удовлетворение спроса в перевозках;

— модернизировать и обновить парк пассажирских автотранспортных средств;

— совершенствовать маршрутные сети пассажирского автомобильного транспорта и их обустройство;

— совершенствовать организацию и управление пассажирскими автомобильными перевозками на основе внедрения современных технологий.

Что же касается транспортной системы Ростовской области, то следует отметить тот факт, что на рынке пассажирских транспортных услуг области работают 195 транспортных предприятий различных форм собственности (из них 16 — муниципальные и 1 — областное). Парк этих предприятий составляет около 2000 единиц подвижного состава большой и средней вместимости: более 1600 автобусов, 152 троллейбуса, 166 трамваев. Также на маршрутах работают более 3500 автобусов малой и особо малой вместимости. Городской электрический транспорт эксплуатируется в 4 городах Ростовской области — в Ростове-на-Дону, Новочеркасске, Волгодонске, Таганроге.

Сегодня по территории области проходит более 500 междугородных и пригородных регулярных пассажирских маршрутов и около 150 межобластных маршрутов, соединяющих все муниципальные образования области общей протяженностью более 80 тыс. км. Автовокзалы и автостанции области объединены в единую сеть [2].

На пассажирских и грузовых автотранспортных предприятиях области занято 70 тыс. человек, что составляет 80% от численности работающих в транспортной отрасли.

По итогам 2012 г. количество перевезенных пассажиров автомобильным транспортом составило 369 млн. чел., это 90% от общего объема перевозок. Также транспортными предприятиями области в 2012 году за счет собственных средств было приобретено 230 автобусов (в том числе 86 — большой вместимости, 138 — малой и особо малой вместимости), 5 трамваев и 1 троллейбус [2].

Существует мнение [4], что рост численности городского населения ведет к его тер-

риториальной концентрации с образованием городов-мегаполисов с численностью от 1 до 10 млн. человек. А это, в свою очередь, обостряет транспортные проблемы, которые стимулируют процесс дезурбанизации, т. е. процесс оттока населения и преобразование городов в городские агломерации. При современном уровне развития транспорта и городской транспортной инфраструктуры формируется пороговая величина численности населения городов и их максимальный рост до уровня мегаполисов [3; 4].

На основе всестороннего изучения различных взглядов на роль общественного транспорта в инфраструктуре мегаполисов установлено, что деятельность городского пассажирского транспорта охватывает практически все слои населения Российской Федерации. Несмотря на то, что в последние годы увеличилось число личных легковых автомобилей, все же на территории России огромная часть горожан в своих ежедневных передвижениях зависит от работы общественного пассажирского транспорта. Однако большинство людей, пользующихся услугами системы общественных пассажирских перевозок, не удовлетворены его работой из-за постоянной переполненности транспортных средств, длительных интервалов в движении и стоимости проезда.

Усиление роли транспорта, происходящее на фоне ряда нерешенных проблем в этой отрасли, определяется:

- ростом уровня развития городов, включая численность населения и его социальные условия жизни; занимаемой территорией; характером, развитием и размещением сфер производства и потребления товаров и услуг; расширением «личного бизнеса» [4];

- повышением подвижности населения по всем видам передвижений;

- требованиями потребителей к уменьшению затрат времени на транспортное обслуживание и улучшению условий перемещения.

Особенность перечисленных выше факторов, обуславливающих и характеризующих развитие транспорта в больших городах, заключается в том, что транспортная система общественного и индивидуального пользования является одним из главных источников шума и загрязнения, а также крупным потребителем энергетических ресурсов.

Ухудшение уровня транспортной и экологической безопасности городов, особенно в его центральных районах, усугубляется потерей привлекательности общественного транспорта и перенаправлением спроса населения на индивидуальный транспорт. Можно полагать, что в таких условиях проблема сбалансированного и результативного использования, организации и развития системы пассажирских перевозок городским транспортом представляется как исключительно значимая в структуре современного крупного города.

Анализ транспортной стратегии Российской Федерации, определяющей развитие системы на ближайшие 15 лет, предусматривает реформирование общественного пассажирского транспорта. Выделенные направления предусматривают социально-обусловленную и необходимую подвижность населения, их ценовую и пространственную доступность для большинства населения, повышение безопасности перевозок, культуры обслуживания и качества услуг. Отмечается, что хотя применительно к городскому и пригородному транспорту организация транспортного обслуживания не является прерогативой федеральных органов исполнительной власти, однако от них требуется разработка и принятие основных законодательных и нормативно-правовых документов и решений на федеральном уровне.

Как отмечалось выше, в настоящее время быстрое развитие социально-экономических систем городов практически неосуществимо без единой эффективной системы функционирования городского пассажирского транспорта (ГПТ). В силу того, что общественный транспорт осуществляет массовые перевозки пассажиров между различными районами города, к организации этой социально и экономически важной системы должны предъявляться повышенные требования. Система должна быть адекватной как в процессе проектирования и эксплуатации, так и на стадиях совершенствования существующей маршрутно-транспортной сети.

При этом очевидной представляется необходимость решения проблемы формирования эффективной транспортной системы, способной реагировать и приспосабливаться к постоянно изменяющимся показателям работы системы.

Кроме того, важность городских перевозок и их нестабильность в условиях больших городов сопровождаются сложно прогнозируемыми пассажирскими и материальными потоками, что влечет за собой увеличение транспортной перегрузки улично-дорожной сети, в несколько раз превышающую расчетную (допустимую) [4].

Следует также отметить, что проблема организации ГПТ современных крупных городов России, в которых отсутствует метрополитен, выражена наиболее остро. Статистика показывает, что в городах с населением свыше 1 млн. человек формируется приоритет выбора в качестве основного вида ГПТ — автомобильный транспорт. Следовательно, на автобусы большой вместимости перекладывается основная нагрузка по перевозке пассажиров.

Разделяя точку зрения отечественных исследователей о том, что рынок услуг городского пассажирского транспорта большинства крупных городов России не является монопольным, а представлен как муниципальными, так и частными перевозчиками, занимающимися предоставлением транспортных услуг, можно сделать вывод, что городской пассажирский транспорт находится в одинаковом конкурентном положении с альтернативными перевозчиками, при этом главной целью любого предприятия остается увеличение прибыли при максимально высоком качестве обслуживания и удовлетворении потребностей населения в перевозках.

С нашей точки зрения, современный этап развития транспортной сети крупного города с населением более миллиона человек характеризуется:

- резким увеличением пассажиропотока и количества транспортных средств;
- усилением напряженности транспортного потока;
- повышением требований пассажиров к качеству транспортного обслуживания;

— перегруженностью и недостаточной пропускной способностью улично-дорожной сети;

— увеличением подвижности населения;

— высоким коэффициентом сменности пассажиров;

— неудовлетворительным состоянием подвижного состава;

— увеличением количества пассажирообразующих пунктов;

— высокой конкуренцией на рынке оказания населению пассажирских транспортных услуг.

В подобных условиях автопредприятиям необходимо решать задачи обеспечения регулярности движения транспорта, выпуска на маршрут необходимого количества подвижного состава, сохранения надежности и безопасности перевозок с соблюдением их стабильности в «часы пик», что позволит обеспечить конкурентоспособность услуг по перевозке пассажиров.

### Литература

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] / Министерство транспорта Российской Федерации. — Режим доступа: [http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT\\_ID=13008](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008), свободный. — Загл. с экрана.

2. Ростов-на-Дону [Электронный ресурс] / Официальный портал городской Думы и Администрации города. — Режим доступа: <http://www.rostov-gorod.ru>, свободный. — Загл. с экрана.

3. Эльдарханов Х. Ю. Теория, принципы и методы логистического управления городским пассажирским транспортом: Дисс. ... докт. эконом. наук. — Ростов н/Д: РГЭУ РИНХ, 2008. — 411 с.

4. Дубинина Т. И. Логистизация управления пассажирской транспортной системой мегаполиса: Автореф. дис. ... канд. эконом. наук. — Ростов н/Д, 2010.

Поступила в редакцию

19 июля 2013 г.



**Марина Руслановна Караева** — аспирантка кафедры «Производственный и инновационный менеджмент» ЮРГПУ (НПИ). Автор работ по проблемам развития городского пассажирского транспорта. Научный руководитель — профессор Н. В. Напхоненко.

**Marina Ruslanovna Karayeva** — postgraduate student at SRSPU (NPI) «Production Management and Management of the Innovations» department. Author's works are devoted to problems of developing city's passenger transportation. Research supervisor — professor N. V. Napkhonenko.

346428, г. Новочеркасск, ул. Троицкая, д. 126, кв. 111  
126 Troitskaya st., app. 111, 346428, Novocherkassk, Rostov reg., Russia  
Тел.: +7 (989) 613-66-62; e-mail: Karaevamarina@rambler.ru



**Наталья Васильевна Напхоненко** — кандидат экономических наук, профессор кафедры «Экономика и организация производства» ЮРГПУ (НПИ). Автор исследований по проблемам экономики и организации производства, экономике автомобильного транспорта, производственного менеджмента.

**Natalia Vasilievna Napkhonenko** — Ph.D., Candidate of Economics, professor of SRSPU (NPI) «Economics and Production Organization» department. Author of numerous research works, dedicated to problems of economics and production organization, economy of motor transportation, production management.

346428, г. Новочеркасск, ул. Просвещения, 132  
132 Prosveshcheniya st., 346428, Novocherkassk, Rostov reg., Russia  
Тел.: +7 (8635) 25-50-45; факс: +7 (8635) 22-72-69; e-mail: econ-en@mail.ru



**Ирина Владимировна Гринцевич** — старший преподаватель кафедры «Автомобильный транспорт и организация дорожного движения» ЮРГПУ (НПИ). Автор работ по проблемам экономики транспорта и инновационной деятельности.

**Irina Vladimirovna Grintsevich** — senior lecturer of the SRSPU (NPI) «Motor Transportation and Road Traffic Organization» department. Author of numerous works on the economy and innovation development of the transportation systems.

346428, г. Новочеркасск, ул. Просвещения, 132  
132 Prosveshcheniya st., 346428, Novocherkassk, Rostov reg., Russia  
Тел.: +7 (8635) 25-56-72; e-mail: mehan\_fakultet@mail.ru