



Рис. 1. Динамика изменения объёма перевозок грузов внутренним водным транспортом

**Список литературы:**

- [1] Официальный сайт ФСГС «Росстат» <http://www.gks.ru/>
- [2] ЕМИСС (Единая межведомственная информационно-статистическая система) <http://www.fedstat.ru/indicators/start.do>

*Н.В. Пумбрасова*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

**ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ  
ПОСРЕДСТВОМ МЕРОПРИЯТИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ  
НА СНИЖЕНИЕ УБЫТОЧНОСТИ ГОРОДСКИХ  
ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

В работе предложена авторская трактовка показателей качества транспортного обслуживания при перевозках пассажиров городским общественным пассажирским транспортом, основанная на результатах проведенных социологических исследований. Высказаны предложения по повышению качества транспортного обслуживания населения, направленные на снижение убыточности городских пассажирских перевозок посредством появления скоростного трамвая или легкого метро.

Состояние и качество работы комплекса городского общественного пассажирского транспорта являются важнейшими факторами, определяющими уровень комфортных условий проживания в городах и населенных пунктах России. Городские пассажирские перевозки, являясь социально значимыми, вместе с тем являются и убыточными, требующими дотаций. Поэтому важнейшей проблемой, требующей решения, является снижение убыточности городских пассажирских перевозок.

При рассмотрении параметров качества транспортных услуг, предоставляемых городским пассажирским транспортом, мы обратились к результатам социологических исследований, которые были проведены в ряде крупных городов России: Москве, Нижнем Новгороде, Уфе. Количество опрашиваемых в каждом случае порядка 1000 человек и результаты исследований во многом совпадают. В результате мы выявили параметры, которые население городов относит к показателям качества транспортного обслуживания. Это выполнение расписания движения городского транспорта, время на преодоление расстояния между пространственно разобщенными элементами города (скорость доставки), обеспечение безопасности пассажиров, комфортабельность, высокий квалифицированный уровень работников предприятий-перевозчиков.

В качестве параметра качества транспортного обслуживания можно рассматривать появление скоростного трамвая или легкого метро как показатель развития городов России и повышения значимости общественного транспорта в городских пассажирских перевозках. Скоростной транспорт – это, во-первых, когда скорость движения больше, чем у обычного транспорта, и, во-вторых, где есть возможность осваивать больший пассажиропоток, чем у обычного. Таким образом, скоростной транспорт, по нашему мнению, характеризуется двумя параметрами – скоростью движения и объемами обслуживаемых пассажиропотоков.

Анализ международной практики городских сообщений показал, что скоростной трамвай или легкое метро нашло достаточно широкое распространение в крупных городах мира. Что касается России, то при рассмотрении этого вопроса кроме городов, где скоростной трамвай уже функционирует, пока все в основном ограничивается разработкой планов. Например, в Москве, Санкт-Петербурге уже намечены линии скоростного трамвая. В то же время в Генеральном плане развития г. Нижнего Новгорода на период до 2030 года этой проблеме вообще не уделено внимание, здесь акцентируется внимание только на том, что нужно развивать трамвайно-троллейбусное сообщение. Однако скоростной транспорт, способствуя удовлетворению потребностей пассажиров в перевозках, способен участвовать в уличном движении «без пробок», экологически чистый, комфортный, т.е. посредством его использования улучшаются опять те же параметры качества транспортного обслуживания. Линии скоростного трамвая построить значительно дешевле, чем метро, потому что для этого, как правило, не нужно под землей прокладывать коммуникации. Разница в стоимости строительства составляет до 10 раз. При этом повышение скорости движения скоростного трамвая по сравнению с обычным достигается за счет, во-первых, строительства линий в обход основному уличному движению, то есть так, чтобы рельсовые пути как можно меньше пересекались с городскими автомобильными дорогами, во-вторых, сокращения количества остановок. Рельсовая линия скоростного трамвая ничем не отличается от линии обычного трамвая, поэтому там, где это целесообразно, скоростной трамвай может работать как обычный, чем обеспечивается гибкость его эксплуатации.

Таким образом, одной из проблем развития какого-либо вида транспорта, в том числе, который не имеет массового использования, является его инфраструктура. Перед тем, как принимать решение о развитии какого-либо вида транспорта, например, прокладывать рельсы или развивать монорельсовый транспорт, надо иметь свободные городские площади для этого вида транспорта и инфраструктуру. Решения должны быть обоснованы, причем, не только чисто с экономической точки зрения. Так, в некоторых городах России стали убирать трамвайные рельсы, освобождая дорожные площади для автобусного общественного транспорта, но потом начали восстанавливать уличный рельсовый транспорт, когда поняли, что более важным является экологическая чистота и возможность организации движения без участия в «пробках». Такая же ситуация наблюдалась в ряде городов мира.

Комплексные стратегические программы развития должны иметь все виды транс-

порта. Это касается и городского пассажирского транспорта. При этом каждая программа должна включать ряд подпрограмм. В нашем случае в качестве перспективного вида городского общественного пассажирского транспорта выбран городской наземный электротранспорт, в программе развития которого, на наш взгляд, целесообразно выделить подпрограмму обновления основных фондов и транспортной инфраструктуры. Выделение именно этой подпрограммы связано с необходимостью решения самого «больного» вопроса, тормозящего на сегодняшний день развитие комплекса городского пассажирского транспорта в целом: значительный моральный и физический износ основных фондов, и, как следствие, недостаточное качество предоставляемых услуг.

Конечно, мы должны говорить о развитии всех видов транспорта. Но в первую очередь речь должна идти об обеспечении населения в качественных транспортных услугах, поэтому мы предлагаем развивать экологически чистые виды транспорта, т.е. если это автобусное сообщение, то чтобы использовались двигатели Евро – 3, Евро – 4, трамвайно-троллейбусный транспорт, потому что он изначально экологически чистый, скоростные виды транспорта. Но, главное, чтобы у пассажира был выбор, чтобы разные виды транспорта конкурировали на рынке транспортных услуг

Одна из важных на сегодня проблем, которые тормозят развитие транспортных предприятий города – убыточность пассажирских перевозок. Себестоимость перевозки автобусным и трамвайно-троллейбусным сообщением разная, трамвайно – троллейбусное сообщение дешевле. Себестоимость перевозки одного пассажира меньше, чем в автобусном сообщении. В автобусном сообщении преобладают расходы на горюче-смазочные материалы. У городского пассажирского транспорта практически нет возможности работать не в убыток, потому что тариф установлен с учетом выполнения городскими автобусами социально-значимой функции – перевозки социальных категорий населения. Он не может быть увеличен. А себестоимость примерно равна этому тарифу и в связи с этим получается, что предприятия убыточные.

Как можно пассажирский транспорт сделать прибыльным? Самая непопулярная мера – это рост тарифов. Второе, на что не пойдет городской бюджет – это рост дотаций, но он возможен только за счет сокращения других расходов, т.е. социальную функцию в каком-то другом направлении администрация города выполнить не сможет. И еще один способ перехода в зону прибыли это частичная или полная передача какого-нибудь вида транспорта в частную собственность. Но у нас есть пример маршруток, у которых такой показатель качества транспортного обслуживания как безопасность на очень низком уровне. Мы считаем, что нужен комплексный подход. В основе должно быть единое регулирование на уровне муниципалитета. Для этого нужна экономически обоснованная стратегическая программа.

*П.С. Салмин, С.П. Салмин*  
*ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*

## **УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СЕТЕВОЙ ЭКОНОМИКИ**

Развитие глобальных компьютерных сетей и освоение их возможностей в современных масштабах не позволяет, на наш взгляд, обратить внимание на одну очевидную особенность информационных обменов в транспортных системах, существовавших и существующих. Эта особенность заключается в наличии подавляющего преимущества в скорости информационных взаимодействий перед собственно транспортными функциями. Она наглядно проявила себя с появлением оптического теле-