

УДК 338.47: 656.13.072 (045)

М.А. Кошимова

Каспийский государственный университет технологий и инжиниринга им. Ш. Есенова,
Республика Казахстан, г. Актау
E-mail: mira_koshimova@mail.ru

Роль и значение городского пассажирского транспорта в экономике региона

Городской автобусный транспорт, несмотря на высокие темпы развития личного транспорта, остается и будет оставаться важнейшим фактором, обеспечивающим жизнедеятельность населения города Актау. Для большей части населения городской пассажирский транспорт является единственным средством перемещения. Значительная часть населения ежедневно совершает поездки. Поэтому уровень организации пассажирских перевозок непосредственно влияет на социальное самочувствие населения, по которому, в том числе, оценивается качество выполнения своих полномочий и обязанностей органами местного самоуправления. Неудовлетворенность населения качеством транспортного обслуживания является одним из основных факторов, формирующим негативное мнение населения об уровне организации процесса пассажирских перевозок в городе. Одновременно увеличивается и показатель автомобилизации, растут потребности города в качественных дорогах, удлиняется протяженность маршрутов общественного транспорта.

Основными проблемами развития автомобильного транспорта в г.Актау являются отсутствие современных автоматизированных систем управления транспортными потоками, высокий уровень дорожно-транспортных происшествий, а также необеспеченность спроса на качественные перевозки пассажирским транспортом. В этих условиях для города Актау актуальной задачей является создание эффективно функционирующей системы городского пассажирского транспорта, способной обеспечить долгосрочное развитие региона. В работе рассматриваются приоритеты политики развития городского пассажирского автотранспорта.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, автобусный маршрут, оптимизация маршрутов, дорожно-транспортное происшествие.

М.А. Koshimova

The role and importance of urban transport in the region's economy

Urban bus transport, despite the rapid development of private vehicles is and will remain the most important factor that contributes to the livelihoods of the population of the city of Aktau. For most of the population of urban passenger transport is the only means of travel. Much of the population daily travels. Therefore, the level of passenger transportation directly affects the social well-being of the population, which, including the estimated quality of its powers and duties of local authorities. Dissatisfaction with the quality of transport services is one of the major factors shaping the negative public opinion about the level of organization of the process of passenger traffic in the city. Simultaneously increasing rate of motorization and grow the city's need for high-quality roads, lengthened length of public transport routes.

The main problems in the development of road transport in Aktau are lack of modern automated systems for traffic management, a high level of road accidents, as well as insecurity in demand for quality transportation passenger transport. Under these conditions, the city of Aktau urgent task is to create a well-functioning system of urban passenger transport capable of ensuring the long-term development of the region. The paper deals with policy priorities urban passenger transport.

Keywords: urban passenger transport, bus route, route optimization, traffic accident.

М.Ә. Көшімова

Өңір экономикасындағы қалалық жолаушы көлігінің рөлі мен маңызы

Қалалық автобус көлігі жеке көлік құралдары санының тым жоғары өсу қарқынына қарамастан, Актау қаласы тұрғындарының қалыпты өмір сүруін қамтамасыз ететін негізгі фактор болып қала бермек. Қала халқының басым бөлігі үшін қалалық жолаушы көлігі қозғалыстың жалғыз құралы болып табы-

лады. Тұрғындардың басым бөлігі қалалық жолаушы көлігімен тасымалданады. Сондықтан жолаушы тасымалын ұйымдастыру деңгейі жергілікті өзін-өзі басқару органдарының өз өкілеттігі мен міндеттерін орындау сапасымен анықталатын халықтың әлеуметтік көңіл-күйіне тікелей әсер етеді. Көлікпен қызмет көрсету сапасына халықтың қанағаттанбауы қаладағы жолаушы тасымалын ұйымдастыру үдерісінің деңгейі жөніндегі халықтың жағымды пікірін қалыптастыратын негізгі фактор болып табылады.

Ақтау қалалық жолаушы автокөлігінің дамуының негізгі мәселелері болып көлік ағындарын басқарудың бірыңғай автоматтандырылған заманауи жүйелерінің болмауы, жол-көлік оқиғаларының жоғары деңгейі, сондай-ақ жолаушыларды сапалы тасымалдау сұранысының қанағаттандырылмауы табылады. Бұл жағдайда Ақтау қаласы үшін өңірдің ұзақ мерзімді дамуын қамтамасыз ететін қалалық жолаушы көлігінің тиімді қызмет ету жүйесін құру өзекті міндет болып табылады. Жұмыста қалалық жолаушы автокөлігін дамыту саясатының басымдылықтары қарастырылды.

Түйін сөздер: қалалық жолаушы көлігі, автобус маршруты, маршруттарды оңтайландыру, жол-көлік оқиғасы.

Значение общественного пассажирского транспорта в жизни любого государства трудно переоценить. Образное сравнение «нервная система региона» вполне подходит для его выражения.

Городской пассажирский транспорт предназначен для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения.

К немаршрутным видам городского пассажирского транспорта относят индивидуальные автомобили всех классов, удельный вес которых в пассажирских перевозках постоянно возрастает.

К маршрутным видам городского пассажирского транспорта относятся:

- перевозки собственных сотрудников автобусами принадлежащими крупным предпри-

ям (вахтовые рабочие, рейсы в промышленные зоны города и т.д.);

- перевозки населения города по маршрутам общественного транспорта - автобусами, находящимися в собственности муниципалитета или в частной собственности перевозчиков.

Потребность в городском пассажирском транспорте возникает, когда в результате роста городов, их территориальные размеры превышают зону пешеходной доступности городского центра. Обычно такую зону принимают оценивают в пределах 30 минут ходьбы, при этом максимальный радиус пешеходной доступности составит 2 км, а предельные территориальные размеры «пешеходного» города 12,56 кв.км. [1, с. 160].

Как и любая другая сфера деятельности в народном хозяйстве, городские пассажирские перевозки имеют свои цели и задачи (Рис. 1).

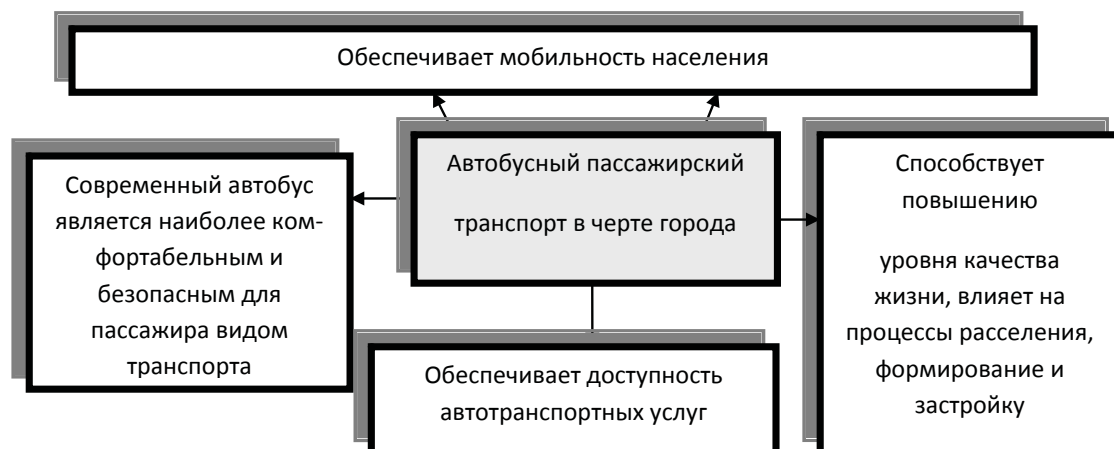


Рисунок 1 – Функции городских пассажирских автобусных перевозок (составлено автором)

Как отмечает В. Можарова, «развитие общественного пассажирского автотранспорта Казахстана за годы независимости сопровождалось многочисленными реформами, в результате которых он претерпел значительное сокращение, а население переключилось, преимущественно, на использование личных легковых автомобилей. Количество автобусов в республике за 2003-2010 гг. увеличилось в 1,5 раза по сравнению с приростом парка легковых АТС у населения в 2,5 раза» [2, с. 76].

Оптимальное состояние общественного транспорта в регионах Казахстана предполагает сокращение доли легкового транспорта в транспортных потоках и улучшение состояния воздушных бассейнов городов. К сожалению, подобная картина наблюдается не повсеместно.

Так, например, за период с 2006 по 2012 годы, по данным УДП Мангистауской области, количество легковых автомобилей в регионе увеличилось на 46522 единицы, а общая их число превысило 100 тыс. ед. (таблица 1).

Таблица 1 – Наличие подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования в Мангистауской области, единиц, на начало периода

	2011	2012	2013
Всего автотранспортных средств	96853	100 852	110155
Из них: легковых автомобилей	92630	96496	106 066
автобусов	4 223	4 356	4 486

В настоящее время индивидуальный легковой автомобиль, изначально призванный быть эффективным средством для улучшения качества жизни, превратился в одну из основных причин, вызывающих глобальный кризис нормального функционирования городской среды.

В условиях ускоренной автомобилизации возникает угроза увеличения количества дорож-

но-транспортных происшествий, а вместе с этим и числа пострадавших. Так, например, только за первое полугодие 2013 г. на автодорогах Мангистауской области произошло более 120-ти дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло более 30-ти человек. В г. Актау произошло за этот период 45 ДТП, унесших жизни 16 человек (таблица 2).

Таблица 2 – Дорожно-транспортные происшествия на автомобильных дорогах Мангистауской области и г. Актау [3]

	2011	2012	2013
Количество дорожно-транспортных происшествий – всего, единиц	264	359	124
Количество погибших – всего, человек	99	106	32
В том числе в г. Актау количество ДТП	135	156	45
Количество погибших – всего, человек	22	38	16

Легковой автомобильный транспорт является также экологически негативным фактором, поскольку он выбрасывает в атмосферу с газами около 90% вредных веществ от выбросов всех других видов транспорта.

В этих условиях необходимо повысить функциональность предприятий ГАПТ и найти компромисс между инфраструктурными ограниче-

ниями территории и потребностями жителей в транспортных корреспонденциях.

Согласно данным местного органа статистики, автобусный парк по г. Актау ежегодно увеличивается на 103%, к началу 2013 года количество автобусов почти достигло 4,5 тысяч единиц (таблица 3).

Таблица 3 – Характеристика работы автобусного парка по г. Актау [4]

	2011	2012	2013	Среднегодовой темп роста в %
Наличие автобусов, единиц	4 223	4 356	4 486	103%
В том числе у индивид. владельцев	2 441	2 512	2 558	103%
Перевезено пассажиров автобусами	37,4	51,3	64,7	130%
Пассажиuroоборот млн. пс./км	1608,4	3005,9	2779,4	150%

Более половины автобусного парка в г. Актау находится в руках частных владельцев. Среднегодовой темп роста автобусных перевозок по городу составляет 130%. В 2011 показатель пассажирооборота увеличился в 1,7 раза, а по итогам 2012 года снизился на 6,8%.

В настоящее время на качество предоставляемых городскому населению автотранспортных пассажирских услуг отрицательно влияет прогрессирующее старение автотранспортных средств. При этом растут расходы на осуществление перевозок и снижается их безопасность.

Кроме того, довольно значительная часть отдаленных городских территорий не охвачена деятельностью общественного транспорта, поскольку город растет быстрее, чем расширяется его маршрутно-транспортная сеть.

Как правило, даже слабые сбои в работе общественного транспорта остро ощущаются населением. В связи с этим, акимат г. Актау, как владелец городской инфраструктуры, преследует цель наиболее эффективно использовать улично-дорожную сеть и транспортную инфраструктуру, а также обеспечить безопасность перевозок пассажиров.

Сеть автобусных маршрутов является основным элементом городского пассажирского транспорта общего пользования, на котором сходятся интересы всех участников рынка городских пассажирских перевозок.

Процесс оптимизации автобусной маршрутной сети имеет следующие цели:

- устранение необоснованного дублирования маршрутов движения городского транспорта,
- сокращение транзитных маршрутов, проходящих через центр города;
- система автобусных маршрутов должна соответствовать основным направлениям следования пассажиров и обеспечивать им поездку по возможности без пересадок;
- согласование между собой городских автобусных маршрутов, возможен перенос действующих маршрутов следования городского транс-

порта из районов с чрезмерной транспортной нагрузкой в районы со слабой транспортной доступностью;

- «выравнивание» параметров существующих маршрутов с целью уменьшения «разброса» по себестоимости перевозки одного пассажира на различных маршрутах городского пассажирского транспорта;

- открытие новых городских маршрутов в связи со строительством новых микрорайонов города и центров притяжения населения.

- все главные городские пункты массового скопления пассажиров при наличии постоянного пассажиропотока должны иметь по возможности транспортную связь по кратчайшим направлениям как между собой, так и со всеми районами города, что обеспечит населению минимальные затраты времени на поездки и увеличит приток пассажиров;

- задержки автобусов в пути следования в течение рейса должны быть минимальными, а наполнение автобусов должно быть равномерным на всей длине маршрута.

Поскольку городской пассажирский транспорт общего пользования действует в условиях бюджетных и инфраструктурных ограничений, решение вопросов транспортного обслуживания требует определенной последовательности и приоритетности (Рис. 2).

Первоочередными задачами совершенствования маршрутной сети является постоянный мониторинг ее состояния, определение и уточнение пассажиропотоков на разных направлениях и ее текущая корректировка с учетом того, чтобы каждое из направлений в обязательном порядке обслуживалось транспортом, который работает во всех режимах движения. В результате на каждом из направлений все категории пассажиров, смогут удовлетворить собственную потребность в пассажирских перевозках, избрав тот маршрут, который больше всего устраивает их за соотношением «время поездки – комфортность – цена».

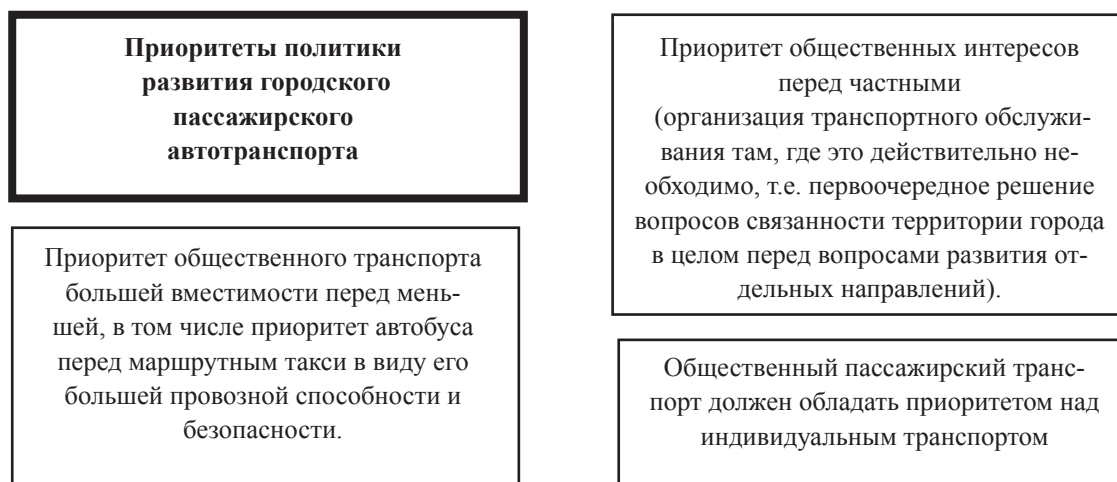


Рисунок 2 – Приоритеты политики в сфере городских автобусных пассажирских перевозок (составлено автором)

Таким образом, учитывая большую на перспективу нужно решить следующие главные проблемы:

- добиться полного удовлетворения потребностей жителей г.Актау в пассажирских перевозках в течение ближайших лет;
- снизить перегрузку дорожно-уличной сети и возникающую в связи с этим проблему заторов, особенно в часы «пик», которые ведут к увеличению времени поездки, повышению транспортной усталости, и ухудшению одного

из важнейших показателей транспортного обслуживания – доступности по времени (особенно в центре города) как общественного, так и индивидуального транспорта.

- сократить суммарные потери времени населения на перемещение, равномерное распределение пассажиров между маршрутами ГАПТ;
- сделать работу перевозчиков рентабельной в условиях повышения сервиса и конкуренции между предприятиями за пассажиров.

Литература

- 1 Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность. – М.: Транспорт, 2008. – 501 с.
- 2 Можарова В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы 2012. – 200 с.
- 3 Огни Мангистау. 29 июля 2013 года.
- 4 <http://www.stat.kz>

References

- 1 Trihunkov MF Transportation facilities in the market: the quality and effectiveness. – Moscow: Transport, 2008. – 501 s.
- 2 Mozharova V. Transport in Kazakhstan: current situation, problems and prospects. – Almaty in 2012. – 200 s.
- 3 «Ogni Mangistau» July 29, 2013.
- 4 <http://www.stat.kz>