

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

**Кондрашова Е.А., студент 3 курса автодорожного факультета
Научный руководитель – Мелькумова Т.В. ассистент
ФГБОУ ВО Рязанский ГАТУ**

***Ключевые слова:** качество предоставляемых услуг, общественный транспорт, методы исследования, пассажиры.*

Для развития и достижения целей созданы механизмы устойчивого финансирования городского пассажирского транспорта, что дает возможность повышать стандарты качества транспортного обслуживания и уровень безопасности, уменьшать вредное влияние на окружающую среду, сдерживать рост тарифов, расширять льготы на проезд.

В настоящее время во многих городах существует четыре типа общественного транспорта: 1) троллейбус; 2) автобус; 3) микроавтобус; 4) такси.

Первые два обслуживаются чаще всего муниципальными организациями и функционируют за счет субсидирования выпадающих расходов из бюджета, т.е. являются коммунальными предприятиями. У многих маршрутов трассы имеют значительное дублирование. Основная масса подвижного состава предприятий представляет собой автобусы и троллейбусы. В реальности ситуация такова, что выпуск подвижного состава по многим маршрутам гораздо меньше требуемого, а в некоторых случаях больше, что контролирующим перевозками органом, к сожалению, не всегда отслеживается. Расписания движения практически не соблюдаются, отсутствует не только билетный контроль, но и сама система билечивания. Также водителями зачастую осуществляется посадка и высадка пассажиров вне установленных остановочных пунктов [1-3].

Микроавтобусы перевозят большую часть населения города, связывают отдаленные микрорайоны города. Данные маршруты обслуживаются коммерческими фирмами. Трассы маршрутов, в основном,

проложены так, что дублирование микроавтобусами маршрутов коммунального транспорта сводится к минимуму. Комфортабельность и безопасность перевозок находится на невысоком уровне за счет регулярного нарушения водителями Правил дорожного движения, плохого технического состояния транспортных средств и, в целом, из-за того, что большая часть подвижного состава предприятий представлена марками не предназначенными для перевозок пассажиров по регулярным городским маршрутам общественного транспорта [4].

Такси – легковые транспортные средства физических лиц, на которых осуществляются перевозки по наиболее популярным маршрутам городского общественного транспорта. Лицензия и иные разрешения на перевозку пассажиров по маршрутам чаще всего отсутствуют [5].

В целом, плотность маршрутной сети города высокая, и, как уже отмечалось выше, существует относительное разделение сфер влияния коммунального и коммерческого транспорта. Коммунальные маршруты пролегают, в основном, по крупным магистральным улицам, микрорайонам, промышленным и деловым зонам, коммерческие – охватывают практически все микрорайоны с различными типами застройки, что и дает высокую плотность маршрутной сети и обеспечивает хорошую транспортную доступность.

Одной из особенностей функционирования маршрутов коммерческого транспорта является их дробление на части. Так, например, функционирует определенный маршрут, у которого есть еще два сокращенных варианта. Как правило, полный маршрут и его дублиеры. Возможны случаи, когда водители самовольно ездят по любому из этих трех маршрутов, т.к. они обслуживаются одним и тем же предприятием [6].

О функционировании системы общественного транспорта города, в том числе на основании вышесказанного, можно сделать следующие выводы:

1) отсутствует система контроля за соблюдением правил перевозки пассажиров;

2) отсутствует система контроля за соблюдением графиков движения и нормирование количества единиц подвижного состава по каждому маршруту;

- 3) отсутствует система контроля оплаты проезда и провоза багажа, а также система контроля выручки;
- 4) отсутствует система контроля за соблюдением водителями Правил дорожного движения;
- 5) отсутствует система контроля за нелегальными перевозчиками на коммерческих маршрутах;
- 6) многие коммерческие маршруты обслуживаются подвижным составом, не предназначенным для работы на регулярных городских маршрутах пассажирского транспорта;
- 7) по популярным коммунальным маршрутам на легковых транспортных средствах ездят нелегальные перевозчики;
- 8) система коммерческих маршрутов является достаточно сложной за счет дробления некоторых маршрутов;
- 9) имеется достаточно хорошее разделение сфер между коммунальным и коммерческим транспортом, дублирование маршрутов между ними минимизировано;
- 10) плотность маршрутной сети города достаточно высока, транспортная доступность обеспечена почти во всех отдаленных микрорайонах [7,8].

Библиографический список:

1. Андреев К.П. Проведение мероприятий для повышения качества обслуживания пассажиров / К.П. Андреев, В.В. Терентьев, А.В. Шемякин // В сборнике: 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. 33-35.
2. Андреев К.П. Совершенствование городской маршрутной сети / К.П. Андреев // Надежность и качество сложных систем. 2017. № 3 (19). С. 102-106.
3. Карпов Е.С. Влияние интеллектуальных систем на безопасность дорожного движения / Е.С. Карпов, К.П. Андреев, В.В. Терентьев, А.В. Шемякин // В сборнике: Приоритетные направления инновационного развития транспортных систем и инженерных сооружений в АПК. Материалы международной студенческой научно-практической конференции. 2021. С. 213-217.

4. Терентьев В.В. Обследование пассажиропотоков в городах / В.В. Терентьев, И.Н. Горячкина, К.П. Андреев, Г.К. Рембалович, А.В. Шемякин // В сборнике: Перспективные технологии в современном АПК России: традиции и инновации. Материалы 72-й международной научно-практической конференции. Министерство сельского хозяйства российской федерации федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «рязанский государственный агротехнологический университет имени П.А. Костычева». 2021. С. 514-518.

5. Андреев К.П. Совершенствование транспортного обслуживания населения / К.П. Андреев // Транспортное дело России. 2017. № 3. С. 7-9.

6. Шемякин А.В. Оценка качества обслуживания пассажиров городским транспортом / А.В. Шемякин, М.В. Стоян, А.С. Терентьев, В.В. Терентьев, К.П. Андреев, А.Б. Мартынушкин // Грузовик. 2021. № 9. С. 33-38.

7. Андреев К.П. Разработка мероприятий по оптимизации городской маршрутной сети / К.П. Андреев, В.В. Терентьев, И.Е. Агуреев // Грузовик. 2017. № 8. С. 6-9.

8. Андреев К.П. Развитие городских пассажирских перевозок / К.П. Андреев // В сборнике: EUROPEAN RESEARCH. сборник статей победителей IX Международной научно-практической конференции. 2017. С. 42-44.

DEVELOPMENT OF THE PUBLIC TRANSPORT SYSTEM

Kondrashova E.A.

Keywords: *quality of services provided, public transport, research methods, passengers.*

In order to develop and achieve the goals, mechanisms for sustainable financing of urban passenger transport have been created, which makes it possible to improve the quality standards of transport services and the level of safety, reduce the harmful impact on the environment, restrain the growth of tariffs, and expand travel privileges.