# Необходимость решения стратегических проблем автомобильного транспорта крупных городов (на примере МО "город Екатеринубрг")

**Благинин Виктор Андреевич**
Аспирант, Уральский Государственный Экономический Университет
E-mail: geschenke777@mail.ru
**Лукьянова Сабина Александровна**
Магистрант, Уральский Государственный Экономический Университет
E-mail: lsa@usue.ru

Автомобильный транспорт, который ряд ученых рассматривают как элемент транспортной инфраструктуры, играет неоправданно скромную роль в развитии крупных городов и регионов. Многие экономисты-теоретики и практики в современных условиях стали ставить пространственно-временную парадигму, как одну из определяющих развитие страны, однако местные власти не уделяют решению проблем автотранспорта должного внимания.

На основании исследования текущего состояния отрасли автомобильного транспорта города Екатеринбурга необходимо выделить основные проблемы, на основании которых можно было бы сделать выводы о качестве работы органов местного самоуправления по обеспечению деятельности этой отрасли [1].

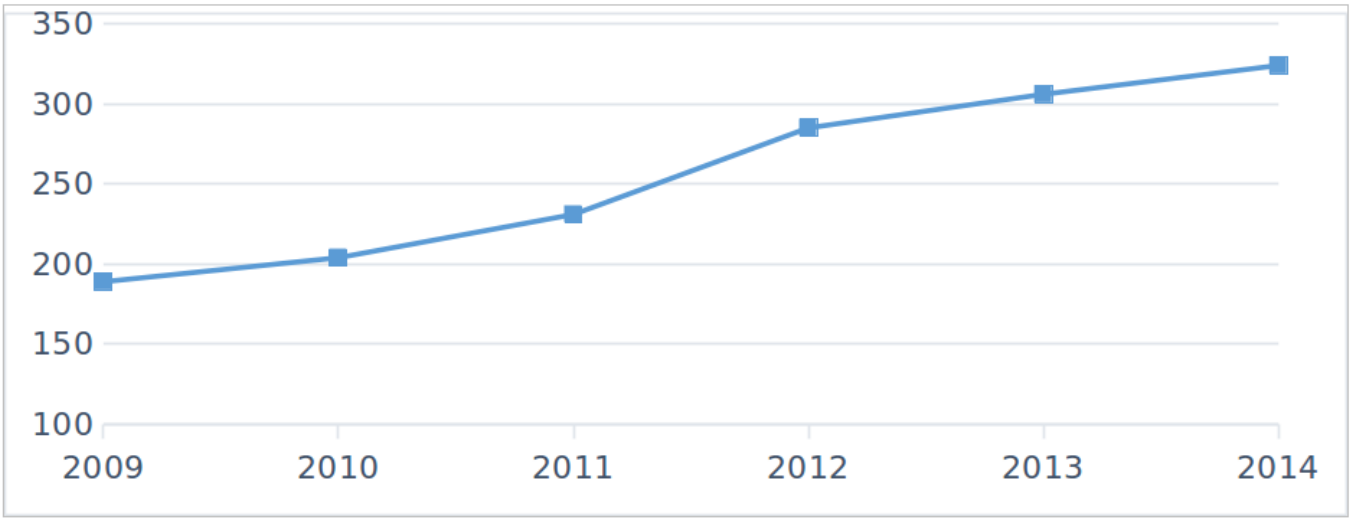



Рисунок 1 – Динамика числа собственных легковых автомобилей на 1000 человек в Екатеринбурге, шт.

В первую очередь нужно отметить двустороннюю проблему автомобилизации населения. Первая сторона такого провала заключается в постоянном повышении количества собственных автомобилей у населения Екатеринбурга: до отметки в 330 автомобилей на 1000 человек (рис.1). Такая ситуация особо обостряет проблему пробок в городе, когда в течение дня изменяется обстановка на дорогах столицы Урала. Обратная сторона медали – недостаточное качество транспортного обслуживания населения. Чтобы люди начали отказываться от использования собственных автомобилей необходимо, чтобы общественный транспорт города полностью обеспечивал потребности населения в передвижении, при этом за короткое время. Это означает что проблему можно решить либо, увеличив выпуск на линии маршрутов, либо увеличив среднюю скорость передвижения людей общественным транспортом. На данный момент эти показатели

имеют синусоидный характер, регулярность перевозок должна быть более 100%, а на 2014 год – только 90,8% (табл. 1) [5].

Таблица 1 - Регулярность движения муниципального транспорта, (процент рейсов, выполненных по расписанию)

| Показатель | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|
| Регулярность движения автобусов | 90,8 | 86,9 | 91,5 | 82,7 | 90,8 |
| Регулярность движения трамваев | 93,9 | 92,3 | 91,9 | 92,1 | 92 |
| Регулярность движения троллейбусов | 88 | 85,3 | 86,1 | 86,3 | 85,4 |
| Регулярность движения вагонов метро | 99,98 | 99,99 | 99,96 | 99,99 | 99,97 |

Повышение автомобилизации и недовольство общественным транспортом породили проблему с пробками в городе. Городская транспортная сеть оказывает непосредственное влияние на состояние автомобильного транспорта в области, так как 75% перевозок в городе осуществляется автобусным (автомобильным) транспортом, и это учитывая то, что с 2010 число автобусов, выпускаемых на линии. Также мысль, о состояниях пробок в Екатеринбурге можно подкрепить статистическими данными о средней эксплуатационной скорости автобусов. На протяжении долгих лет скорость падает, так как увеличивается автомобилизация, не считая 2011 и 2012 годов, когда органы местного самоуправления стали предпринимать меры (рис. 2) [3].

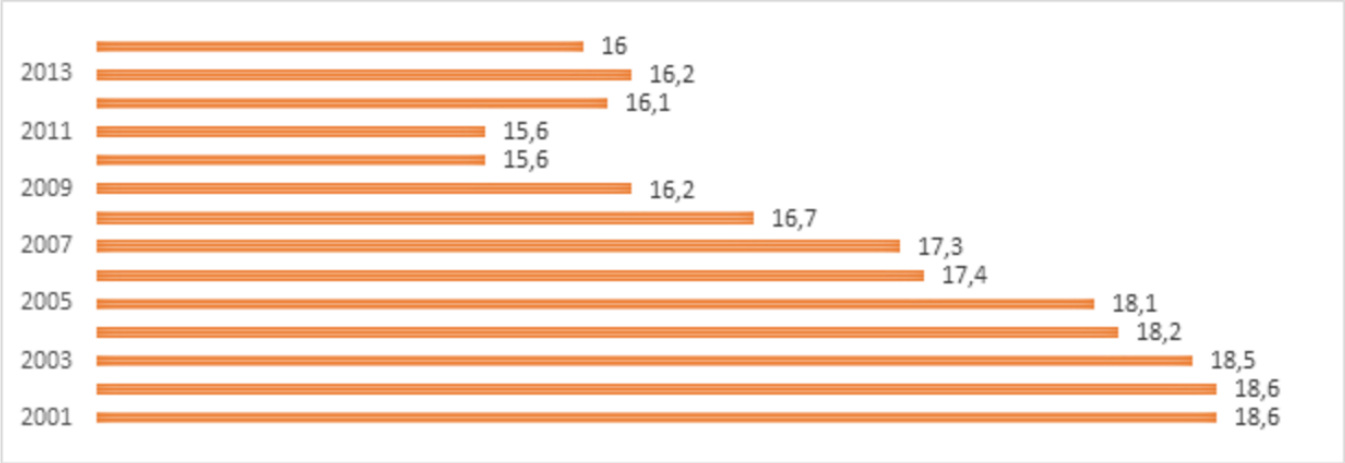



Рисунок 2 - Средняя эксплуатационная скорость автобусов в Екатеринбурге, км/ч

Органы местного самоуправления не обеспечивают регулярность движения, следовательно, либо не могут корректно рассчитать необходимое количество выпускаемых на линии транспортных средств исходя из спроса населения и его количества, то есть это методологическая ошибка, либо страдает парк маршрутных средств. В 2014 г. среднесписочный парк маршрутных междугородных автобусов автотранспортных предприятий составлял более тысячи единиц. То есть по сравнению с

2013 г. стал меньше. Перевозка пассажиров была организована на 98 автобусных маршрутах, из которых 33 муниципальных и 65 коммерческих, число которых по сравнению с предыдущем годом сократилось на 3,6%. Также необходимо отметить преобладание автобусных маршрутов над остальными (таблица 2) [2].

Таблица 2 – Количество маршрутов городского пассажирского транспорта в г. Екатеринбурге, шт.

| Показатель | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|
| Количество муниципальных маршрутов городского пассажирского транспорта | 85 | 89 | 88 | 82 | 82 |
| Количество муниципальных автобусных маршрутов ГПТ | 38 | 41 | 40 | 33 | 33 |
| Количество муниципальных трамвайных маршрутов ГПТ | 28 | 29 | 29 | 30 | 30 |
| Количество муниципальных троллейбусных маршрутов ГПТ | 19 | 19 | 19 | 19 | 19 |
| Количество коммерческих автобусных маршрутов | 62 | 61 | 62 | 68 | 65 |

При этом множество этих автотранспортных средств уже выслужили свой срок. Амортизация у автомобилей зависит от пробега, в занижении которого заинтересованы транспортные компании, обслуживающие население по муниципальным контрактам. Они не могут отражать реальный пробег, прозрачность конкурсов тем самым не соблюдается, что доказывают данные рисунка 3 - пробег автобусов уменьшался последние 4 года [4].

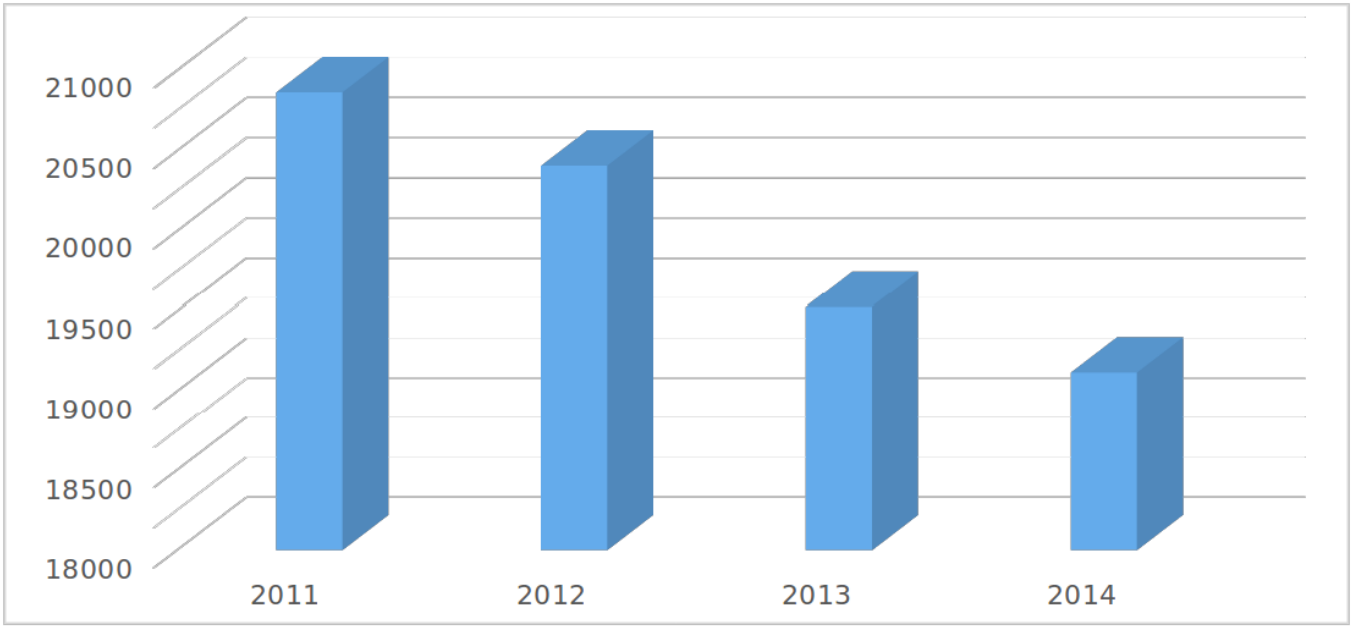



Рисунок 3 – Пробег автобусов, следующих по маршрутам регулярного городского сообщения,

тыс. км.

Неправильность расчетов — это не самая большая проблема, нужно систематически отслеживать дорожную ситуацию. Для этого необходима система, которая бы моделировала ее. При этом автоматизация пропускной деятельности дорог могла бы помочь увеличить пропускную способность дорог города на 10 % как в городах Европы.

Органам МСУ необходимо также исследовать факторы, которые влияют на пропускную способность. Их нужно анализировать исходя из зарубежного опыта решения проблем автомобильного транспорта крупных городов. Екатеринбург охотно принимает такой опыт, например, система паркоматов.

Если обобщить важнейшие проблемы, которые могли бы решить местные органы власти, то это будут:

- высокая автомобилизация
- недостаточное качество автотранспортных услуг населению
- старение основных фондов подвижного состава
- низкая скорость маршрутных линий
- большие потери времени на участках передвижения
- отсутствие интеллектуальных адаптированных систем наблюдения за дорожной ситуацией
- невозможность слежения за дорожной ситуацией в режиме реального времени
- отсутствие автоматизированных систем регулирования дорожного движения
- пренебрежение расчетом необходимого количества автобусов относительно множества факторов.

В целом ряде секторов автомобильному транспорту нет альтернативы, поэтому решение данных проблем в крупных городах, в частности Екатеринбурге, позволит выйти на новый этап развития территории, бренда города и социально-экономического развития.

Список использованной литературы

1. Благинин, В.А. Поздеева, О.Г. Основные проблемы функционирования автомобильного транспорта в городе (на примере муниципального образования город Екатеринбург) // Современное состояние и приоритетные направления развития экономики: сб. науч. тр. Новосибирск, 2014. – С. 210-216.
2. Пугачев, И.Н. Организация движения автомобильного транспорта в городах // учебное пособие федерального агентства по образованию / Тихоокеанский гос. университет – Хабаровск, 2005. – С. 32- 118.
3. Рассоха, В.И. Повышение эффективности эксплуатации автомобильного транспорта на основе разработанных научно-технических, технологических и управленческих решений [Текст]: Автореферат диссертации на соискание уч. ст. д.т.н. Оренбург, 2010 - 34 с.
4. 24. Рощин, Л.В. Гольская, Ю.Н Социальная роль транспорта в экономике региона // Экономика региона. – 2011. – N 1. – С. 244-249.

5. Статистический сборник Регионы России [Текст]: Стат.сб. / Комитет гос. статистики Госкомстата РФ. – 2012. – 113 с.