



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Кирсанов Сергей Алексеевич¹, Сафонов Евгений Николаевич²
info@bhi.spb.ru, priemnaya@dom-rsuh.ru

¹*Балтийского гуманитарного институт, г. Санкт-Петербург 198188*

²*Филиал российского государственного гуманитарного университета
142000, Московская обл., г. Домодедово, Каширское шоссе,
РОССИЯ*

Ключевые слова: *общественный транспорт, пассажирские перевозки*

Резюме: *В статье рассматриваются вопросы оптимизации работы пассажирского транспорта мегаполиса, совершенствование услуг на общественном транспорте. Как вид услуги перевозки городским транспортом имеют важные закономерности в своём развитии – потребности в них превышают возможности их удовлетворения. Осуществление политики устойчивого развития транспорта обеспечит рост объема пассажирских поездок на общественном транспорте СПб. Транспортная система создана для повышения мобильности населения, поэтому политика органов власти города в области общественного транспорта должна быть направлена на приоритет общественного транспорта в выборе способа передвижения.*

В Санкт-Петербурге, определяющим порядок работы общественного транспорта является региональный закон «О наземном пассажирском маршрутном транспорте общего пользования в Санкт-Петербурге». Данный закон регулирует отношения связанные с организацией обслуживания пассажиров наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования.

Основными требованиями к качеству услуг городского пассажирского транспорта являются мобильность, высокая скорость передвижения, безопасность, экологическая безопасность, экономичность, комфортабельность. Первые три требования наиболее актуальны и продиктованы социально-экономическим уровнем развития крупных городов, таких как Санкт-Петербург.

Мобильность транспорта позволяет доставить пассажира в максимально близко от точки А до точки В, в кратчайшие сроки. В соответствии с этим, необходимо направить усилия на разработку транспортно маршрутной сети. Считаем, что застройка города играет большую роль в дальнейшей пропускной транспортной способности, а так же развития транспортного комплекса. Серьезного развития мобильности транспорта в СПб достичь не удастся без обеспечения тесного взаимодействия Комитета по строительству и Комитета по транспорту.

Расширение и «совершенствование маршрутной сети, развитие инфраструктуры и систем общественного транспорта», как способ решения данной проблемы, имеет ряд ограничений, поэтому данная потребность транспортом общего пользования не может быть удовлетворена в полной мере. Следовательно, рост автомобилизации населения продолжится до тех пор, пока транспорт общего пользования не будет соответствовать всем потребностям экономически активного населения, то есть общественный транспорт должен адаптироваться и развиваться в любых условиях.

Так как речь идет о работе наземного общественного транспорта СПб, необходимо учитывать возможность конкурирования наземного электрического транспорта, водного транспорта, такси. Исходя из этого, необходимо разработать пути повышения конкурирования автобусного транспорта путем совершенствования предоставляемых услуг.

Назовем основные дисбалансы в ресурсной обеспеченности развития территорий Санкт-Петербурга:

- Значительные диспропорции в размещении мест приложения труда с учетом уровня оплаты труда и расселении работников приводит к появлению значительных пассажирских и транспортных потоков - ежедневных маятниковых миграционных потоков.

- В ряде районов перспективной застройки резерв мощности по отдельным системам инженерной инфраструктуры либо отсутствует, либо будет исчерпан в ближайшее время.

- Дифференциация уровня благополучия окружающей среды в разных районах города. Так, экологическая обстановка в центральных и восточных районах города неудовлетворительна из-за большого числа промышленных предприятий и интенсивного движения транспорта.

- Практически вся индустрия отдыха и развлечений сосредоточена в историческом центре города. Периферийные районы Санкт-Петербурга недостаточно обеспечены культурно-досуговыми учреждениями, учреждениями дополнительного образования детей и концертными залами.

Диспропорция размещения мест приложения труда приводит к появлению пассажирских и транспортных потоков «центр – периферия», то есть возникает маятниковая миграция. В качестве негативного примера можно привести юго-запад Санкт-Петербурга, где уже заселяются и строятся новые жилые кварталы, а при этом транспортная инфраструктура не развивается, рабочие места не создаются.

В Санкт-Петербурге по данным Комитета по экономической политике и стратегическому планированию около 1,5 млн чел. и около 700 тыс. мест труда и учебы расположены в зонах «транспортной дискриминации» - с недостаточным уровнем обслуживания скоростным внеуличным транспортом. Более 3 млн. жителей Санкт-Петербурга проживает в зонах за пределами километровой доступности до станций метрополитена.

Суть предложений сводится к тому, чтобы все районы города развивались комплексно, в частности, чтобы центр не перенасыщался офисами, не велась уплотнительная застройка в спальных районах, развивалась инфраструктура, на месте снесенных аварийных зданий развивались бы сады и парки. Необходимо правильно сформулировать предпосылки, и расставить приоритеты, которые бы помогли сформировать и изменить процесс планирования пространственного развития Санкт-Петербурга.

Ежедневно жители города нуждаются в передвижении, и чем эта мобильность будет выше, тем меньше времени на дорогу будет тратить пассажир, а это значит, что у него останется больше времени для решения других жизненно важных проблем.

Поэтому застройка город должна быть последовательной и равномерной, со своевременным развитием общественного транспорта. Необходимо создавать условия в районе проживания, которые могли бы отвечать всем требованиям, и становились комфортным для жителей, в том числе, обеспечение возможности добраться до работы, используя преимущественно один вид транспорта.

Необходимо полное оснащение подвижного состава коммерческого транспорта такими приборами учёта как:

- автоматизированная система контроля оплаты;
- приборы учета Глонасс;
- датчиков подсчета пассажиропотока;
- камерами фото и видео-фиксации как внутри салона, так и снаружи для мониторинга и фиксации нарушений участников движения.

Постепенная замена маршрутных автобусов с высоким полом на низкопольные, сделают поездку более удобной и быстрой с посадкой и высадкой пассажиров, что тем самым уменьшит время пребывания в транспорте.

В заключении, отметим, что пассажирский транспорт Санкт-Петербурга и других крупных городов России имеет целый ряд серьезных разносторонних проблем. Анализ актуальности широкого круга вопросов в совершенствовании услуг в сфере общественного транспорта в крупных городах, таких как обеспечение должного уровня обслуживания населения общественным транспортом, свидетельствует о том, что требуются комплексный подход к своему решению.

В связи с постоянным приростом новых кварталов жилой застройки; развития селитебных зон в пригородах и фактически уже исчерпанных резервах повышения качества организации движения, и при этом существенным ростом автомобильного парка населения, ставит развитие пассажирского транспорта в весьма затруднительную ситуацию.

Главным приоритетом в выборе способа передвижения является мобильность населения. Поэтому необходимо повышение пропускной способности (например, увеличение выделенных полос для общественного транспорта, а также приоритет общественного транспорта в часы пик), кроме того, своевременного применения зарубежного опыта для решения транспортных проблем.

Несмотря на имеющиеся положительные изменения в транспортной отрасли СПб, с приходом автоматизированных информационных систем городского пассажирского транспорта, в целом положение дел нельзя признать удовлетворительным. На наш взгляд, органам власти мегаполиса необходимо уделять больше внимания оптимизации пассажирских перевозок, в том числе, системе диспетчерского регулирования; улучшению доступности транспортных средств для лиц с ограниченными возможностями; а также оповещению пассажиров о работе наземного пассажирского транспорта общего пользования, активно используя мировой опыт.

В последние годы объем перевозок пассажиров общественным транспортом из-за его низкой эффективности в крупных городах неизменно снижается. В связи с этим необходимо создать условия для увеличения доли населения, использующего для поездок пассажирский маршрутный транспорт общего пользования, для этого повышая самостоятельность компаний-перевозчиков в части их инвестиционной и коммерческой политики, а также гибкость отношений городской власти с частными перевозчиками, безусловно, не забывая, о повышении доходности перевозочной деятельности.

Анализ актуальности широкого круга вопросов в оптимизации пассажирских перевозок в СПб, свидетельствует о том, что в этой сфере весьма важную роль играет планирование. Именно планирование позволяет составлять график рейсов и предвидеть

моменты, которые могут помешать этот график соблюсти, поэтому так важно продуктивное взаимодействие всех уровней власти, которое должно привести к слаженной работе общественного транспорта. Очень важно повышение влияния Комитета по транспорту на развитие и улучшение условий в сфере обслуживания городского наземного пассажирского транспорта города Санкт-Петербурга. Развитие пассажирского транспорта должно быть направлено на пассажира, то есть, все новшества на общественном транспорте создаются для комфортного его использования населением.

ЛИТЕРАТУРЫ

- [1] Федеральный закон № 210 от 27.07.2010 "Об организации предоставления государственных (муниципальных) услуг".
- [2] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года».
- [3] Закон Санкт-Петербурга от 08 февраля 2000 г. №19-4 «О наземном пассажирском маршрутном транспорте общего пользования в Санкт-Петербурге».
- [4] Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 N 945 «О Транспортной стратегии Санкт-Петербурга до 2025 года».
- [5] Евсеев С.В. Эффективность транспортных услуг в современных условиях // Экон. науки. 2006. N 3.
- [6] Логистика: общественный пассажирский транспорт: Учебник для студентов экономических вузов / Под общей редакцией Л.Б. Миротина. -М.: Изд-во «Экзамен», 2003. - 224 с.
- [7] Отчет Комитета по транспорту СПб «Об итогах работы транспортной отрасли в 2014 году и планах на 2015 год»/<http://orgp.ru/news.html?n=1781>
- [8] Отчет об итогах деятельности СПб ГУП «Пассажиравтотранс» за первое полугодие 2015 года/ <http://gov.spb.ru/static/writable/ckeditor/uploads/2015/08/03.pdf>
- [9] Сафронов Э.А. Транспортные системы городов и регионов: Учебное пособие. Издательство АСВ. - М., 2005. - 272 с.

Интернет-ресурсы

- [10] http://gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/podvedomstvennye-uchrezhdeniya/
- [11] <http://www.ambox.ru/opinion/19442/>
- [12] <http://www.tfl.gov.uk/>
- [13] http://www.dp.ru/a/2015/05/13/Perevozchiki_Peterburga_po/
- [14] <http://transport.orgp.spb.ru>
- [15] <http://mguu.ru/images/publications/mguu-best-practices-transport.pdf>

IMPROVING THE PROVISION OF SERVICES IN THE FIELD OF URBAN ROAD PASSENGER TRANSPORT IN ST. PETERSBURG

Kirsanov Sergei¹, Safonov Yevgeny²
info@bhi.spb.ru, priemnaya@dom-rsuh.ru

¹*St. Petersburg*, ²*Moscow*,
RUSSIA

Key words: *public transportation, passenger transport*

Abstract: *The topic of the article is the optimization of the passenger transport functioning in megalopolis and the improvement of the public transportation services. As a form of transport service the urban public transportation has important regularities in its development – the needs it has exceed the possibilities of satisfying these needs. Implementing a policy of stable transportation development ensures an increase in the volume of passenger trips in the public transport of St. Petersburg. Transport system is created for increasing the population mobility; therefore the policy of the city management in the field of public transportation should be directed toward prioritizing of public transport as a preferred method of transportation.*