

УДК 658.8
ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМЫ
ПАССАЖИРСКОГО ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

О. П. АНДРЕЕВА

Научный руководитель Т. Г. НЕЧАЕВА, канд. экон. наук, доц.
Белорусско-Российский университет

В г. Могилеве существует разветвленная сеть маршрутов, по которым осуществляет перевозки городской пассажирский транспорт. Поэтому возникает необходимость в оптимизации интервалов движения маршрутных транспортных средств на каждом маршруте, так как исследование базируется на предположении о значительном влиянии интервала движения пассажирского транспорта на экономическую эффективность. На спрос населения в городских перевозках влияет множество факторов. Основным процессом изучения спроса и анализа качества услуг является сбор, обработка и анализ информации по различным характеристикам пассажирских перевозок. К таким характеристикам относятся параметры пассажиропотоков.

Для анализа пассажиропотока и оптимизации качества автобусных перевозок были выбраны автобусные маршруты № 24, 4, 10, которые осуществляются Могилевским филиалом Автобусного парка № 1 ОАО «Могилевоблавтогтранс».

Исследование показало, что данные маршруты несовершенны и нуждаются в оптимизации и замене подвижного состава, трассы маршрута и интервала движения, т. к. коэффициенты неравномерности пассажиропотока по часам суток и участкам маршрута не находятся в допустимых пределах.

По итогам оптимизации интервала движения пассажирских автотранспортных средств было выявлено, что числовое значение интервала движения влияет на экономическую составляющую процесса перевозки пассажиров по маршруту регулярных перевозок; при использовании оптимального интервала движения можно достичь минимальных суммарных общественных затрат, приходящихся на перевозку одного пассажира; оптимальность интервала движения зависит от вместимости подвижного состава, стоимости недополученного общественного дохода от ожидания или поездки пассажира в транспортном средстве, затрат транспорта на перевозку пассажиров, пассажиропотока. Согласно анализу, чем больше пассажировместимость, тем больше оптимальный интервал движения; среднее оптимальное время ожидания составило 5,4 мин. Чем больше значение коэффициента сменности пассажиров, тем ближе значение расчётного интервала движения к оптимальному значению.