

ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ ПОДВИЖНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

Романькова Татьяна Васильевна, кандидат экономических наук, доцент
Бобров Никита Андреевич, студент экономического факультета
Белорусско-Российский университет, Могилёв, Беларусь

В статье проанализированы основные показатели перевозки пассажиров в г. Могилеве по видам сообщения. Оценена транспортная подвижность населения города: статистическая и потенциальная.

Ключевые слова: количество перевезенных пассажиров, пассажирооборот, транспортная подвижность, вид сообщения

ASSESSMENT OF TRANSPORT MOBILITY OF POPULATION

Romankova Tatyana, candidate economic sciences, associate professor
Bobrov Nikita, a student at the faculty of economics
Belarusian-Russian University, Mogilev, Republic of Belarus

The article analyzes the main indicators of passenger transportation in the city of Mogilev by type of message. Estimated transport mobility of the population of the city: statistical and potential.

Key words: number of passengers carried, passenger turnover, transport mobility, type of message

Могилев в Республике Беларусь является городом областного подчинения, в котором сконцентрировано большое число жителей. Это способствует развитию различных видов транспорта и увеличению их провозной способности.

Основным перевозчиком пассажиров в г. Могилеве выступает ОАО «Могилевоблавтотранс». Данное предприятие оказывает услуги по перевозке в регулярном и нерегулярном сообщениях. В регулярном сообщении осуществляется следующие виды перевозок:

- городские;
- пригородные;
- международные;
- междугородние перевозки пассажиров (таблица 1).

Таблица 1 – Анализ структуры количества перевезенных пассажиров
ОАО «Могилевоблавтотранс» по видам сообщения

Вид сообщения	Структура перевозки пассажиров по видам сообщения, %		Отклонение, (+,-)
	2017 г.	2018 г.	
В регулярном сообщении, в т. ч.:	99,8	99,7	- 0,1
- городские	96,4	96,2	- 0,2
- пригородные	3,0	3,2	0,2
- международные	0,5	0,5	0,0
- междугородные	0,1	0,1	0,0
В нерегулярном сообщении	0,2	0,3	0,1
Итого	100	100	-

На основании анализа количества перевезенных пассажиров ОАО «Могилевоблавтотранс» можно сделать следующие выводы.

Наибольшую долю по количеству перевезенных пассажиров в 2017-2018 гг. занимают городские перевозки 96,4 % и 96,2 %; второе место по количеству перевезенных пассажиров приходится на пригородные перевозки 3,0 % и 3,2 % соответственно, затем – международные перевозки 0,5 % в 2017 г. и 05% в 2018 г. Наименьшую долю по количеству перевезенных пассажиров в 2017 – 2018 гг. занимают междугородные перевозки 0,1 %. Также следует отметить наметившиеся незначительные изменения в структуре перевозок в отчетном году по сравнению с прошлым годом. Так, в 2018 г. уменьшился на 0,2 % удельный вес перевозок пассажиров в городском сообщении и соответственно увеличился на эту же величину в пригородном.

Анализ структуры пассажирооборота, основного технико-экономического показателя предприятия представлен в таблице 2 [1].

Таблица 2 – Анализ структуры пассажирооборота
ОАО «Могилевоблавтотранс» по видам сообщения

Вид сообщения	Структура пассажирооборота по видам сообщения, %		Отклонение, (+,-)
	2017 год	2018 год	
В регулярном сообщении, в т.ч.	96,1	94,9	-1,2
- городские	79,1	78,1	-0,9
- пригородные	10,7	11,7	1,0
- междугородные	7,0	7,2	0,2
- международные	3,2	2,9	-0,3
В нерегулярном сообщении	3,9	5,1	1,2
Итого	100,0	100,0	-

По данным таблицы 2 видно, что наибольший удельный вес в пассажирообороте в 2017-2018 гг. занимают городские перевозки 79,1% и 78,1% соответственно, далее – пригородные перевозки, так в 2017 г. они составили 10,7%, а в 2018 г. – 11,76%, затем междугородные перевозки (7,0 и 7,2 % соответственно). Наименьшую долю занимают международные перевозки в 2017 г. 3,2% и в 2018 г. – 2,9%.

Динамика изменения пассажирооборота по филиалам предприятия представлена на рисунке 1.

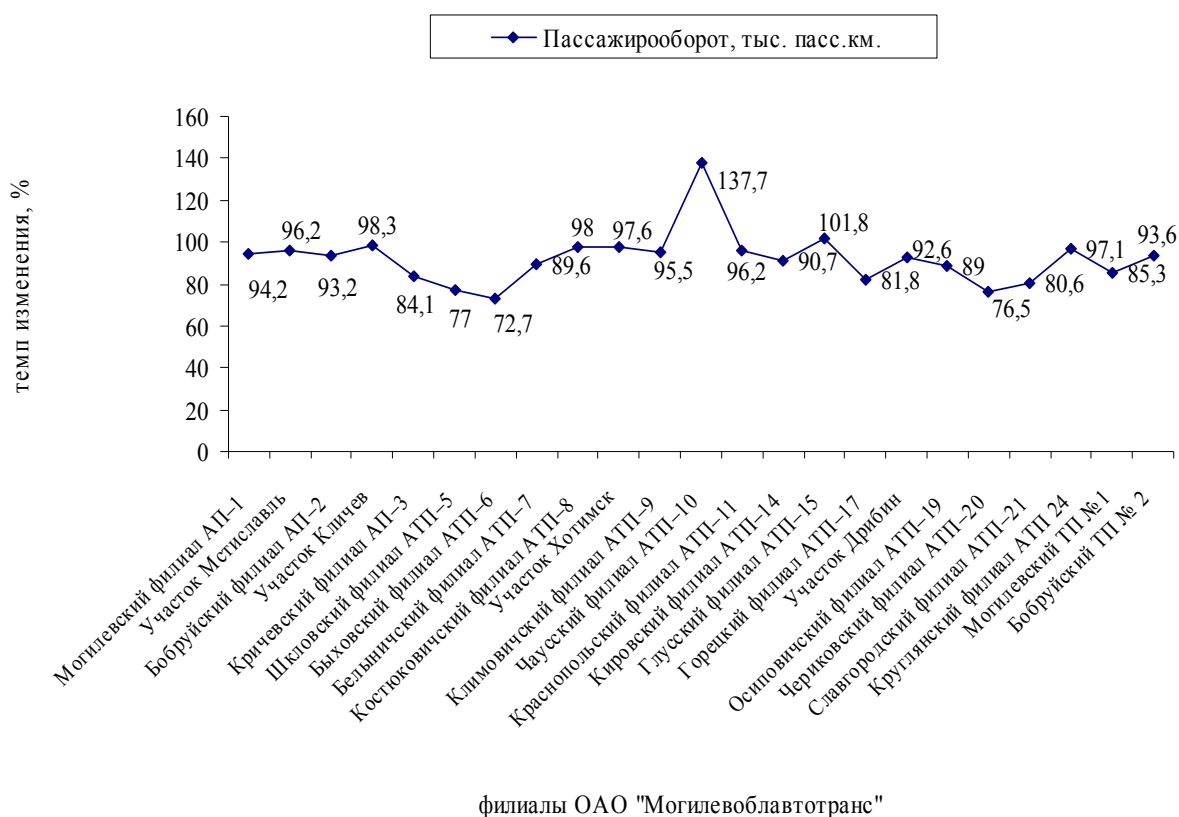


Рисунок 1 – Изменение пассажирооборота по филиалам предприятия

Из рисунка 1 видно, что в 2017 г. пассажирооборот снизился по сравнению с 2016 г. в среднем на 8,3%. Это наблюдается по всем структурным подразделениям ОАО «Могилевоблавтотранс» за исключением:

- 1) Чаусский филиал АТП-10;
- 2) Глуцкий филиал АТП-15.

Обратная тенденция изменения пассажирооборота наблюдается в 2018 г., т.е. пассажирооборот увеличился относительно 2017 г. на 1,12%.

Изменения числа перевезенных пассажиров и пассажирооборота свидетельствует об изменении транспортной подвижности населения,

которая зависит от множества факторов. Наиболее важными из них являются:

- уровень жизни населения;
- степень и уровень развития транспорта;
- структура населения города;
- описание занятости населения города;
- виды обслуживания и др.

Динамика транспортной подвижности населения г. Могилёва представлена в таблице 3 [2].

Таблица 3 – Динамика изменения транспортной подвижности населения, число поездок в год на человека

Показатель	Изменения показателя по годам							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Транспортная подвижность, в том числе:								
автобусами	666	681	696	678	618	536	495	501
троллейбусами	448	465	477	473	448	386	469	369
	218	216	220	204	168	148	151	132

Из данных таблицы 3 видно, что максимальная транспортная подвижность населения была в 2012 г (всего 696 поездок в год на человека, в том числе по автобусам – 477 и по троллейбусам – 220).

С 2012 г. по 2016 г. наметилась тенденция снижения транспортной подвижности населения (с 678 по 495 поездок в год на человека). В 2017 г. транспортная подвижность населения г. Могилева незначительно повысилась за счет перевозок автобусами.

Кроме фактической транспортной подвижности учеными выделяется потенциальная транспортная подвижность. При ее расчете учитывается:

- 1) число передвижений трудящихся на работу и учащихся на учебу;
- 2) число самодеятельного населения;
- 3) число передвижений по культурно-бытовым целям.

Динамика изменения потенциальной и транспортной подвижности населения в г. Могилёве в 2010-2017 гг. представлена на рисунке 2 [2].

Как показывают данные рисунка, потенциальная транспортная подвижность превышает величину статистической транспортной по-

движности в 2010 г. на 450 поездок в год на человека, а в 2017 г. – на 594 поездки в год на человека.

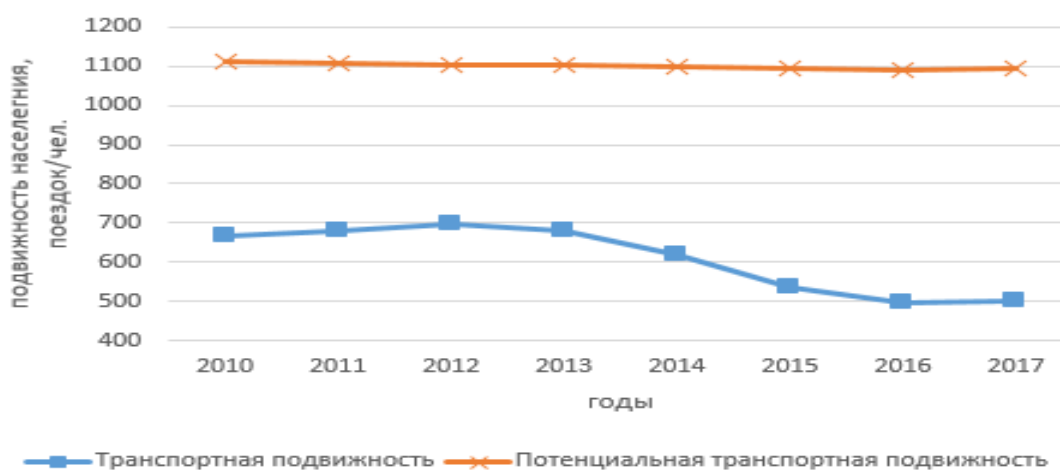


Рисунок 3 – Динамика изменения потенциальной и транспортной подвижности населения в г. Могилёве в 2010-2017 гг.

Это объясняется отсутствием статистических данных о числе поездок жителей на личном транспорте и одновременно требует разработки мероприятий от основного перевозчика пассажиров в г. Могилёве, направленных на стимулирование спроса у населения на общественный транспорт.

Таким образом, предлагаются следующие мероприятия:

- 1) повышение качества обслуживания пассажиров (разработка кодекса кондуктора и водителя транспортного средства; совершенствование системы стимулирования водителей и кондукторов на основе разработки ключевых показателей эффективности);
- 2) совершенствование маршрутной транспортной сети города;
- 3) обновление парка транспортных средств;
- 4) применение прогрессивных (электронных) методов оплаты за проезд.

Список литературы

1. Романькова, Т.В. Экономическая функция транспорта: сущность, алгоритм оценки и показатели реализации / Т.В. Романькова, Н.А. Бобров, А.Я. Калацкий, М.С. Дроздовский // Экономика России: реалии и перспективы развития: материалы Междунар. науч. конф. молод. ученых и преподавателей вузов, Краснодар, 11-14 апр. 2018 г. / сост. Ю.И. Сигидов, Н.С. Власова, Г.Я. Ясменко, В.В. Башкатов. – Краснодар : КубГАУ, 2018. – с. 361 – 366.

2. Транспорт и связь в Республике Беларусь: стат. сб. / М-во статистики и анализа; отв. И. В. Медведева, – Минск, 2016. – 115 с.