

## 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.

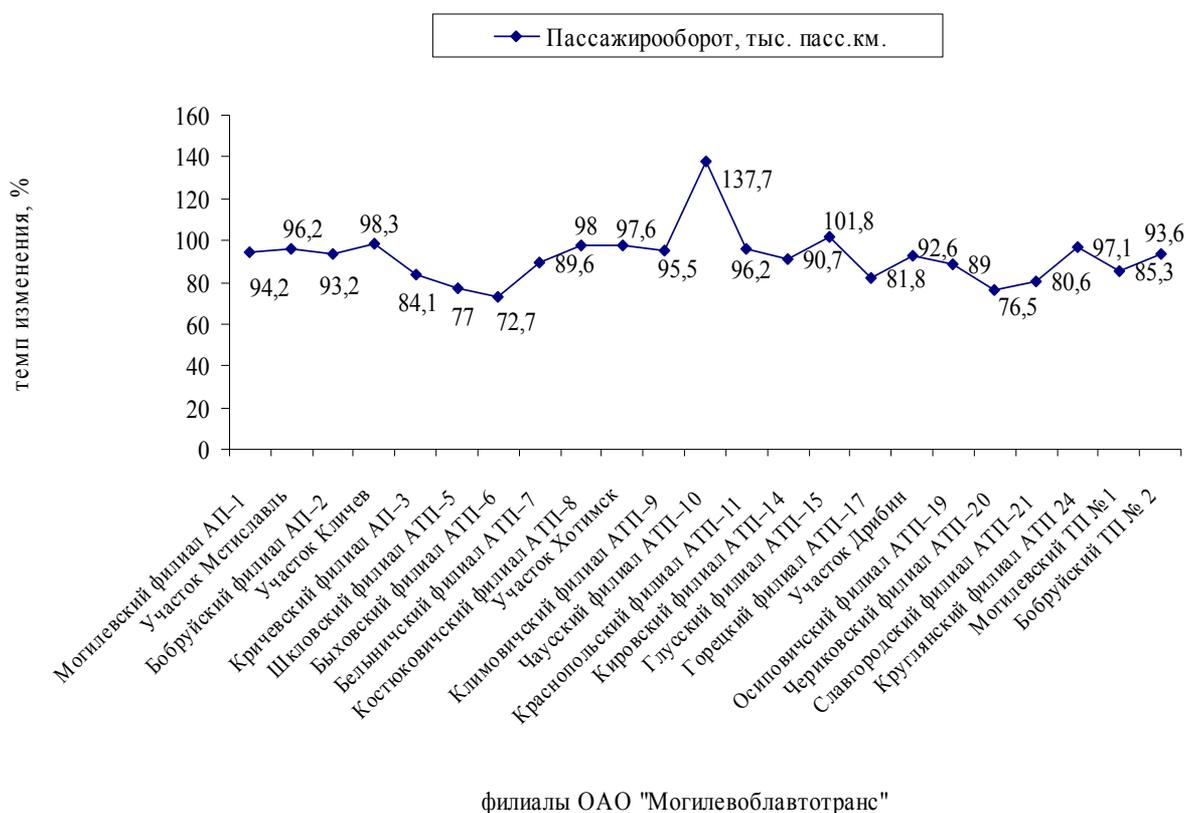


Рисунок 1 – Изменение пассажирооборота по филиалам предприятия

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.