

СЕКЦИЯ 1 ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ

*С.А. Александрова, ст. пр., В.В. Гореликова, студ.
(ГУ ВПО «Белорусско-Российский университет», г. Могилев, Республика Беларусь)*
**ИССЛЕДОВАНИЕ ДИНАМИКИ И ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ
ГОРОДСКИХ АВТОБУСНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

В статье дана оценка роли городских автобусных перевозок в общем объеме перевозок в Республике Беларусь, изучена динамика объема городских автобусных пассажирских перевозок, показаны проблемы данного вида транспорта, обозначены направления развития городских автобусных парков.

Ключевые слова: объем перевозок пассажиров, городские перевозки, автобусные перевозки, динамика перевозок, развитие городских автобусных перевозок.

Одним из важнейших структурных элементов современного города, без которого невозможно его нормальное существование, является городская пассажирская транспортная система. Основная задача организации пассажирских перевозок состоит в удовлетворении потребностей населения в передвижении наряду с обеспечением безопасности и высококачественного обслуживания пассажиров. От надежности, эффективности, безопасности и комфортабельности перевозки пассажиров во многом зависит: настроение людей, их работоспособность, социальное развитие и здоровье граждан в целом.

Автобусный транспорт имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта: высокая маневренность; большая скорость движения; быстрота ввода в действие [1].

В Республике Беларусь автобусами перевозится больше половины пассажиров (рисунок 1), а среди всех автобусных перевозок ведущее положение занимают городские перевозки, которые составляют более 85 % от общего числа перевезенных пассажиров на протяжении всего рассматриваемого периода (2010-2016 гг.) (таблица 1).



Рисунок 1 – Динамика пассажирских перевозок в Республике Беларусь в 2010-2016 гг.

В то же время, анализируя показатели общего объема перевозок пассажиров автобусами, можно сделать вывод о неоднозначной динамике. Так, лишь в 2011 г. наблюдался рост на 30,3 млн. чел., а начиная с 2012 г. данный показатель постоянно снижается и уже в 2014 г. оказывается ниже значения 2010 г., а в 2016г. составляет 1 161,2 млн. чел. или 82,35 % от значения 2010 г.

Доля городских автобусных перевозок остается стабильно высокой, а динамика схожей – снижение объема перевозок происходит начиная с 2013 г., к концу периода объем перевозок становится меньшим, чем в базовом 2010 г., наиболее высокими темпами перевозки снижались в 2014-2016 гг.[2], [3].

Таблица 1 – Динамика перевозок пассажиров автомобильным транспортом в Республике Беларусь в 2010-2016 гг.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Перевезено пассажиров автобусами – всего, млн. чел.	1 410,0	1440,3	1435,8	1415,5	1304,4	1216,4	1 161,2
в т. ч. городские	1205,6	1255,5	1269,8	1241,6	1137,5	1051,2	988,1
Удельный вес городских перевозок в общем объеме, %	85,5	87,2	88,4	87,7	87,2	86,4	85,1
Динамика перевозок, в % к предыдущему году, всего	-	102,1	99,7	98,6	92,15	93,2	95,5
в т. ч. городских	-	104,1	101,1	97,8	91,6	92,4	93,9

Авторами была также изучена динамика городских автобусных перевозок в одном из крупнейших областных центров – г.Могилёве, а также Могилевской области.

Закономерность, характерная для республики в целом, сохраняется и здесь, но несколько меньше выражена (сказывается вклад г. Минска в объем и структуру перевозок). Так, доля городских автобусных перевозок в общем объеме перевозок пассажиров в городском сообщении составляет более 60 % и более В 2011-2012 гг. объем перевозок характеризовался небольшим ростом, в 2013 г. он стабилизировался, а затем происходит снижение (в 2015 г. достаточно сильное – более 10 %) (таблица 2)[3].

Таким образом, отмечается тенденция сокращения объема автобусных перевозок в целом и городских перевозок в частности.

Таблица 2 – Перевозки пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом в г. Могилёве и Могилёвской области

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Могилёвская область – всего, млн. чел.	160584,1	167843,2	173181,9	173356,7	166206,2	144739
г. Могилёв	97576	100422	104454,1	104873,5	99905,4	87362,6
Удельный вес городских перевозок в общем объеме, %	60,8	59,8	60,3	60,5	60,1	60,4
Динамика перевозок в % к предыдущему году, всего по области	-	104,5	103,2	100,1	95,9	87,0
вт.ч. по г. Могилеву	-	102,9	104,0	100,4	95,3	87,4

Одной из главных причин является тот факт, что население начало больше пользоваться собственными транспортными средствами (таблица 3) [4].

Таблица 3– Число легковых автомобилей в личной собственности граждан

В тысячах штук

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Республика Беларусь	2 501	2 647	2 641	2 671	2 827	2 920
в т. ч. Могилёвская область	257	261	261	268	284	295
Динамика, в % числа автомобилей в собственности граждан к предыдущему году, всего по Республике Беларусь	-	105,8	99,8	101,1	105,8	103,3
по Могилёвской области	-	101,55	100	102,68	105,97	103,9

Кроме того, следует учитывать, что были отменены льготы для некоторых категорий граждан и др. в то же время, выбор собственного транспорта часто объясняется более высоким уровнем комфорта, который не могут обеспечить городские автобусные парки.

Сложившаяся ситуация отрицательно сказывается на финансовых результатах транспортных организаций (таблица 4)[2].

Пассажиры перевозок заведомо убыточны, и это связано с выполняемой перевозчиками социальной функцией. Однако, транспортным организациям следует изыскивать пути снижения убыточности и определения путей увеличения доходов, в т. ч. доходов от перевозок.

Основными причинами низкого качества городских автобусных перевозок и снижения количества перевезённых пассажиров являются:

Таблица 4– Финансовые результаты от перевозок пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом общего пользования

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Прибыль (убыток) от реализации пассажирских перевозок, млрд. руб.	-114,5	-95,4	-71,3	-81,2	-69,4	-165
Рентабельность продаж	-11,61	-6,311	-2,511	-2,174	-1,468	-3,437

- недостаточное обновление подвижного состава;
- малая пассажировместимость транспортных средств;
- низкий уровень комфорта подвижного состава, включая отсутствие в некоторых автобусах условий для проезда пассажиров с ограниченными возможностями;
- недостаточная профессиональная и психологическая подготовка персонала, работающего с пассажирами (кондукторов, в первую очередь).

Для того, чтобы увеличить объемы перевозок пассажиров и повысить доходность городского автобусного пассажирского транспорта необходимо повышение качества пассажирских перевозок и изыскание резервов увеличения доходов за счет разнообразия транспортных услуг. Первое направление может быть реализовано за счет:

- более интенсивного обновления подвижного состава;
- использование автобусов разной вместимости и повышенного уровня комфорта;
- оптимизация маршрутной сети;
- оборудование автобусов терминалами спутниковой навигации с подключением к автоматизированной системе диспетчерского управления за движением;
- оснащение специальной компьютерной системой продажи билетов (СКС), которая позволяет обеспечить продажу билетов по безналичному расчету с использованием банковских пластиковых карточек;
- более тщательный отбор и подготовка персонала;
- введение автоматизированной системы диспетчеризации и мониторинга транспорта и др.

Литература

- 1Пермовский, А. А.Пассажирские перевозки: учебно-методическое пособие/ А. А. Пермовский. – Н. Новгород: НГПУ, 2011. – 164 с.
- 2 Транспорт и связь в Республике Беларусь: статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редкол.:И.В. Медведева (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2016. – 115 с.
- 3Статистический ежегодник Республики Беларусь: статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редкол.:И.В. Медведева (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2017. – 506 с.
- 4Статистический ежегодник Могилёвской области: статистический сборник / Главное статистическое управление Могилёвской области; редкол.:Е. А. Морозова (отв. ред.) [и др.]. – Могилёв, 2016. – 459 с.