

УДК 659.113.26:656.13.072

Ю.Л. Коновалова

Yu.L. Konovalova

Пермский национальный исследовательский
политехнический университет

Perm National Research Polytechnic University

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ГОРОДА ПЕРМИ

ASSESSMENT OF THE PERM URBAN PASSENGER TRANSPORT STATE

Представлены результаты исследования состояния пассажирского транспорта города Перми, основанного на данных социологического опроса местных жителей в 2014 году. Изучается субъективная оценка городского пассажирского транспорта, а также стоимости проезда, жителями Перми.

Ключевые слова: городской общественный транспорт, состояние, оценка, опрос, город Пермь.

The article presents the research results of the urban passenger transport state, based on data of the sociological survey of residents of the city of Perm in 2014, was conducted in order to study subjective evaluation by residents of public passenger transport of the reason for non-use, opinions on the cost of travel.

Keywords: urban public transport, condition, assessment, survey, Perm city.

Общественный транспорт является неотъемлемой частью города. В настоящее время в большинстве регионов России данная отрасль находится в неблагоприятном состоянии.

С августа по декабрь 2014 года проводился опрос среди жителей города Перми. Образец анкеты представлен на рис. 1.

Всего был опрошен 201 человек, из них 147 женщин и 54 мужчины; 137 человек находились в возрасте от 18 до 23 лет, 33 человека – от 24 до 29 лет; лишь один человек был младше 18 лет, 30 человек – старше 30 лет. По принадлежности к социальной группе опрошенных можно разделить следующим образом: 59,1 % – студенты; 25,4 % – специалисты; 4,5 % – руководители; 3,5 % – рабочие и служащие; по 1 % – безработные, пенсионеры и ИП.

У 72 % опрошенных нет собственного автомобиля, поэтому данные опроса будут реалистичны и правдивы.

Чаще всего граждане при выборе способа перемещения ориентируются на время пути (47 %). Частыми критериями выбора являются также стоимость (17 %), комфорт и надежность (16 %); 20 % затруднились ответить.

Общественный транспорт г.Перми

- Пол:
 - Мужской
 - Женский
- Возраст:
 - Менее 18
 - 18-23
 - 24-29
 - 30-45
 - 46-60
 - Более 60
- Образование:
 - Основное общее (9 классов)
 - Среднее общее (11 классов)
 - Среднее профессиональное
 - Неоконченное высшее (2 окончанных курса)
 - Высшее
 - Ученая степень
- Категория:
 - Студент
 - Безработный
 - Рабочий
 - Специалист
 - Служащий
 - Руководитель
 - ИП
 - Пенсионер
- Уровень дохода на 1 члена семьи:
 - Менее 10 тыс. рублей
 - 10-16 тыс. рублей
 - 17-24 тыс. рублей
 - 25-35 тыс. рублей
 - Более 35 тыс. рублей
- Наличие личного автомобиля:
 - Да
 - Нет
- Каким показателем Вы руководствуетесь, выбирая тот или иной способ перемещения?
 - Время передвижения
 - Комфорт и надежность
 - Стоимость
 - Никакими
 - Затрудняюсь ответить
- Каким видом общественным пассажирским транспортом Вы пользуетесь чаще всего?
 - Автобус
 - Троллейбус
 - Трамвай
 - Маршрутное такси
- Какое число поездок Вы совершаете в неделю:
 - Менее 3
 - 3-6
 - 7-10
 - 11-16
 - Более 16
- Как часто Вы совершаете поездки:
 - По рабочим дням
 - Ежедневно
 - Случайные поездки
 - По выходным
- Сколько времени в среднем Вы затрачиваете на 1 поездку? _____
- Среднее расстояние поездки:
 - Ближние расстояния (до 3 остановок/ более 15 км.)
 - Средние расстояния (3-15 остановок/ 5-10 км.)
 - Длинные расстояния (более 15 остановок/ более 15 км.)
- Как Вы оцениваете комфорт и качество пассажирских перевозок (по шкале от 1 до 10): _____
- Каковы основные достоинства общественного пассажирского транспорта? _____
- Каковы основные недостатки общественного пассажирского транспорта? _____
- Сколько на Ваш взгляд приемлемо платить за 1 поездку на общественном транспорте? _____
- Напишите размер тарифа, при котором Вы будете вынуждены СОКРАЩАТЬ ПОЛЬЗОВАНИЕ (примерно на 20%) общественным транспортом (будете реже ездить или использовать альтернативы (пешком, на велосипеде, такси, покупке собственного автомобиля)? _____
- Напишите размер тарифа, при котором Вы ОТКАЖЕТЕСЬ ОТ ПОЛЬЗОВАНИЯ общественным транспортом в пользу альтернатив (пешком, на велосипеде, такси, покупке собственного автомобиля)? _____

Рис. 1. Форма анкеты

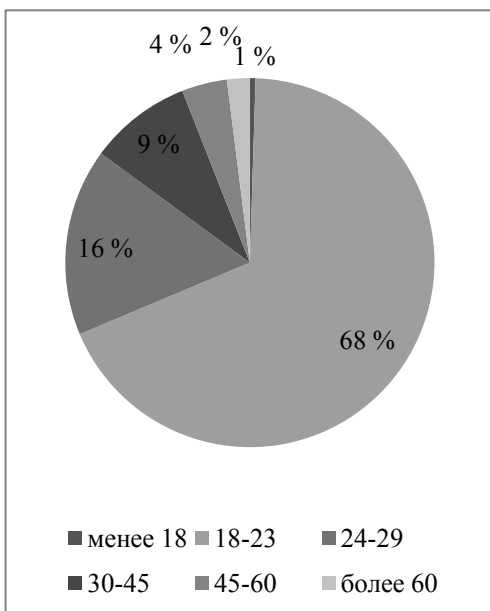


Рис. 2. Возраст участников опроса

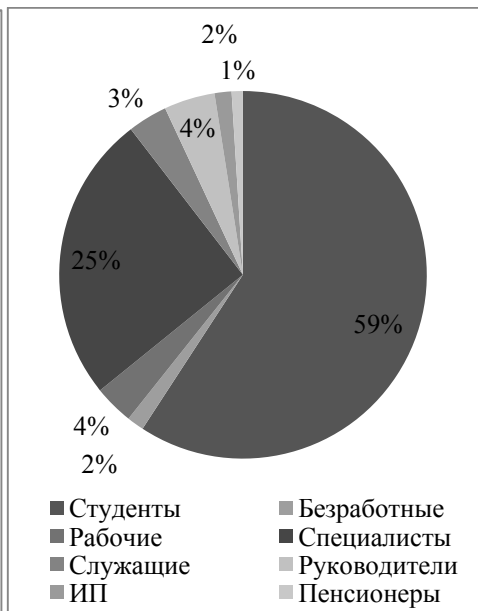


Рис. 3. Категории участников опроса

В Перми общественный транспорт включает в себя автобусные, троллейбусные и трамвайные маршруты, а также маршрутные такси. Автобусными маршрутами пользуется 91 % респондентов, маршрутными такси – 3 %, троллейбусами и трамваями – 6 %. Это можно объяснить тем, что автобусных маршрутов гораздо больше по сравнению с другими видами транспорта. По данным администрации города Перми, по состоянию на 1 июня 2015 года в городе действовали 69 постоянных и 5 сезонных автобусных маршрутов, 7 троллейбусных маршрутов, 10 трамвайных и 10 маршрутных такси. Ежедневно на линии выходили более 800 автобусов, порядка 120 трамваев и около 80 троллейбусов.

Жители города Перми в неделю совершают огромное количество поездок: более 16 поездок – 53 человека, 11–16 поездок – 47 человек, 7–10 поездок – 38 человек.

В среднем одна поездка занимает до получаса у 124 человек, от 30 до 60 мин – у 61 человека, более часа в пути находятся 6 человек. Самый популярный ответ на данный вопрос – 20 мин (23 % опрошенных). Чаще всего это поездки на средние расстояния (38 %). 29 % респондентов ответили, что ездят на близкие расстояния, 15 % – на длинные расстояния. Остальные же затрудняются ответить на данный вопрос.

Оценка качества и комфорта является важной частью данного опроса. Качество и комфорт были оценены участниками опроса по шкале от 1 до 10 баллов. Результаты представлены в табл. 1.

Таблица 1

Оценка качества и комфорта общественного транспорта

Оценка качества и комфорта общественного транспорта, баллы	Количество голосов, чел.	Процентное соотношение, %
1	14	6,97
2	14	6,97
3	46	22,89
4	36	17,91
5	44	21,89
6	16	7,96
7	16	7,96
8	13	6,45
9	1	0,5
10	1	0,5

Табл. 1 наглядно показывает, что оценки очень низкие: 76,63 % опрошенных дали балл ниже среднего.

В анкете на вопросы о достоинствах и недостатках общественного городского транспорта граждане отвечали в свободной форме. После анализа всех ответов получились следующие группы достоинств:

– достоинства, связанные с выгодой (экономией, дешевизной, доступностью): для 37 % опрошенных эти достоинства оказались существенными;

– достоинства, связанные с удобством на дороге (наличие специальной полосы, экономия времени поиска места для парковки): эти достоинства отметили 17 % опрошенных;

– достоинства, связанные с внутренним комфортом автобусов (удобство, вместимость, низкопольность), являются значимыми для 8 % опрошенных;

– достоинства, связанные с удобством маршрутов, расписанием, расположением остановок, отметили 20 % граждан;

– 10 человек (8 %) отметили, что достоинств у общественного транспорта города Перми нет. Также были отмечены такие достоинства, как безопасность, наличие проездных, постепенное обновление парка.

Основные группы недостатков:

– комфорт в транспорте (грязь, холодно/жарко, неудобные сидения, старый транспорт): 22,5 % респондентов заметили данные недостатки в пермском общественном транспорте;

– мало места, много пассажиров, теснота: для 26 % опрошенных эти критерии оказались весомыми;

– хамство сотрудников, несоблюдение ПДД водителями, курение в салоне: 21 % обратили внимание на это;

– неудобное расписание, долгое ожидание на остановке, нарушение графика: 22 % респондентов отметили эти факты.

Встретились и другие ответы участников опроса:

– маршруты не сбалансированы, недостаточно развиты;

– мало специальных полос для движения общественного транспорта;

– отсутствует муниципальный парк автобусов;

– происходит загрязнение окружающей среды;

– сеть недостаточна, неполна (особенно касается отдаленных районов);

– отсутствует электронная оплата проезда;

– качество перевозок не соответствует стоимости.

Таблица 2

Показатели результата деятельности городского пассажирского транспорта за 2014 год [1]

№ п/п	Показатель	Значение показателя
1	Пассажиропоток на всех видах городского пассажирского транспорта общего пользования в год, млн чел.	290,7
2	Средний срок службы транспортных средств, лет,	12,0
	в том числе:	
	– автобус (норматив – 7 лет)	13,0
	– трамвай (норматив – 10 лет)	13,0
	– троллейбус (норматив – 7 лет)	10,0

Окончание табл. 2

№ п/п	Показатель	Значение показателя
3	Доля транспортных средств с низким расположением пола в общем числе транспортных средств городского общественного транспорта, %	55,0
4	Доля субсидируемых автобусных маршрутов от общего числа автобусных маршрутов, %	51,5
5	Пассажиропоток на городском электрическом пассажирском транспорте общего пользования в год, млн чел.	52,1
6	Минимальный объем транспортной работы городского электрического пассажирского транспорта общего пользования в год, ч	570 864,0
7	Доля числа поездок на городском пассажирском транспорте общего пользования от общего числа поездок, %	47,12
8	Количество поездок на общественном транспорте в расчете на 1 жителя города в месяц, шт.	23,4
9	Размер тарифа на перевозки на городском пассажирском транспорте общего пользования, руб.	16,0

Табл. 2 наглядно иллюстрирует состояние технопарка: средний срок службы – 12 лет при нормативах 7–10 лет. Это подтверждает наличие группы недостатков, выделенных выше. Действительно, в Перми наблюдается старение парка автотранспорта: транспорт не отвечает нормативным требованиям по экономичности, экологичности и безопасности.

Необходимо также обратить внимание на показатель «Количество поездок на 1 жителя в месяц». Если сравнить это с нашим показателем количества поездок в неделю, то на лицо появление толкучек и давок в общественном транспорте. Этим еще раз подтверждается недостаточность транспорта на линии.

Стоит обратить внимание на недостаток «Халатность персонала». В одном из интервью Алексей Карин, заместитель начальника ГИБДД ГУ МВД России по Пермскому краю, для радио «Эхо Москвы» в Перми озвучил следующую статистику происшествий с общественным транспортом: «В день фиксируется около 45–50 нарушений ПДД со стороны водителей маршрутного транспорта. Имеются 7 зарегистрированных фактов управления общественным транспортом в нетрезвом виде. За год происходит порядка 180 ДТП с участием общественного транспорта». Естественно, граждане начинают считать общественный транспорт небезопасным, что и отразилось в нашем опросе.

Следует отметить и тот факт, что сегмент автобусных перевозок приватизирован на 100 %. Это влечет за собой нарушение баланса между частными перевозчиками и администрацией.

Следующий блок вопросов касался тарифов на услуги общественного транспорта. На момент опроса тариф составлял 13 рублей, готовилось постановление об увеличении тарифа до 16 рублей [2].

Опрошенным было предложено оценить стоимость перевозок. Результаты представлены в табл. 3.

Таблица 3

Стоимость перевозок с точки зрения потребителей

Оценка, руб.	2	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	20	25
Количество ответов	1	5	1	1	2	2	78	1	14	40	2	40	12	2

Одними из популярных ответов оказались следующие: 13 и 15 рублей, возможно, потому что эти цифры были на слуху. Естественно, стоимость с точки зрения потребителей значительно занижена, поскольку в этом отражаются их стремление к экономии, а также их неосведомленность во всех элементах тарифообразования.

Далее представлена таблица стоимости тарифов, при которых люди будут сокращать использование общественного транспорта или будут вынуждены отказаться от его услуг (табл. 4).

Таблица 4

Тарифы, при которых придется сократить использование городского общественного транспорта или отказаться от его услуг

Тариф, руб.	Количество ответов, %	
	Сокращение использования	Отказ от услуг
0–15	25	5
16–25	116	60
26–35	26	34
36–50	27	57
Более 50	6	41

Даже при незначительном подорожании стоимости проезда граждане начнут задумываться о пользовании общественным транспортом, думать о других способах передвижения. Однако стоит отметить, что в Перми тарифы на перевозки не столь высоки по сравнению с другими городами [3, с. 14]:

- Екатеринбург – 23 руб.;
- Казань – 20 руб.;
- Ижевск – 17 руб.;
- Уфа – 18 руб.;
- Санкт-Петербург – 28 руб.;
- Москва – 40 руб.

Сейчас в Перми очень остро стоит проблема общественного транспорта. Сложности, выявленные социологическим опросом, действительно существуют, причем не только в Перми, но и во всей России.

Администрации и частным перевозчикам необходимо улучшать деятельность городского общественного транспорта совместно и постепенно.

Список литературы

1. О внесении изменений в муниципальную программу «Организация дорожного движения и развитие городского пассажирского транспорта общего пользования городе Перми» [Электронный ресурс]: Постановление администрации города Перми от 16.10.2014 № 726. – URL: <http://www.gorod-perm.ru/upload/pages/5195/> (дата обращения: 25.09.2015).

2. Концепция организации и развития городского пассажирского транспорта общего пользования г. Перми на 2012–2015 годы [Электронный ресурс]. – URL: <http://road.perm.ru/files/> (дата обращения: 25.09.2015).

3. Якимов М.Р., Постников В.П. Правовые и финансовые основы функционирования городского пассажирского транспорта общего пользования в крупных городах // Автотранспортное предприятие. – 2014. – № 2. – С. 13–16.

Получено 15.03.2016

Коновалова Юлия Леонидовна – студентка, гуманитарный факультет, Пермский национальный исследовательский политехнический университет, e-mail: lunyshko94@mail.ru.

Научный руководитель – **Постников Владимир Павлович**, старший преподаватель кафедры «Экономика и управление промышленным производством», гуманитарный факультет, Пермский национальный исследовательский политехнический университет.