

ГОРОДСКИЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ МАРШРУТНЫМИ ТАКСИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Автор: ст.гр. ИМТ-083 Кристина ЕФТИМИЦА
Научный руководитель: ст. преподаватель Сергей КАНТ

Технический университет Молдовы.

Резюме: *Транспорт – одна из уникальнейших отраслей мировой экономики – своеобразная «кровеносная система», которая не производит ничего материального, а только перемещает в пространстве. Один из огромных разделов транспорта – общественные пассажирские перевозки – затрагивает жизнь подавляющего большинства населения. Городской пассажирский транспорт является частью этой большой системы и напрямую влияет на жизнь населенного пункта. В г. Кишиневе лидирующим видом пассажирского транспорта является именно маршрутное такси, которое в начале 90-х годов начало самостоятельно развиваться и на данный момент в его структуре имеется ряд проблем, которые необходимо искоренить.*

Ключевые слова: *пассажирский транспорт, пассажир, аварийность, качество пассажирских перевозок, подвижной состав, регулирование.*

В Кишиневе – столице Республики Молдова с населением около 700 тысяч человек – на данный момент функционируют такие виды пассажирского транспорта, как автобусы, троллейбусы, маршрутные такси и легковые автомобили-такси. А до 1960 года в городе ходили трамваи, сначала это была конно-железная дорога, затем с 1910 по 1913 их полностью перевели на электрическую тягу.

Промежуточное положение по уровню обслуживания между перевозками пассажиров маршрутизированными видами городского транспорта и такси занимают перевозки маршрутными такси. Маршрутные таксомоторные перевозки обеспечивают рациональное сочетание удобств, свойственных такси, с экономичностью перевозки в автобусном сообщении. Одновременное обслуживание небольшой группы людей делает поездку более комфортабельной, позволяет повысить скорость сообщения и значительно сократить (по сравнению с такси) стоимость поездки. Так же в связи с градостроительными особенностями Кишинева, он имеет свои преимущества.

Этот вид транспорта можно считать наиболее доступным, не только в материальном плане. Маршрутное такси курсирует намного чаще, маршрутная сеть охватывает весь город, раньше начинает работу и позже заканчивает, обеспечивая население перевозками почти до полуночи. Еще одним удобством, по сравнению с автобусами и троллейбусами, является возможность высадки или посадки пассажиров не только на остановочных станциях, но также и в тех местах, где это не запрещают правила дорожного движения.

Первую маршрутную линию образовали в 1968, и к 1985 их было уже 17. На данный момент работают 68 маршрутов, на которых задействовано более 1800 единиц подвижного состава – микроавтобусы различных фирм (Mercedes Benz, VW, Ford и др.).

Маршрутное такси получило свою популярность непосредственно после обретения Молдовой независимости. Этому способствовали многие факторы – приватизация этого вида транспорта, невозможность обновления имеющегося подвижного состава автобусных и троллейбусных парков, отсутствие государственной поддержки материальной базе маршрутизированного транспорта и многое другое. Это позволило частным лицам взять руководство в свои руки и вовремя отреагировать на спрос в пассажирских перевозках.

В идеале в этом виде транспорта пассажиру предоставляется место для сидения, что гораздо комфортнее, чем находиться в автобусе в «час пик». Так же маршрутное такси должно быть дополнительной альтернативой городскому транспорту и позволять разгрузить его маршруты, то есть быть сопутствующим элементом в системе городского транспорта. На деле же маршрутные такси оказывают угнетающее воздействие на муниципальный транспорт, перетягивая платежеспособных пассажиров, в то время как «маршрутки» относятся к виду транспорта, подверженному высокой аварийности.

Происходит это вследствие ряда причин:

- Некоторые недобросовестные компании выпускают на линию транспортные средства в неисправном состоянии или не прошедшие надлежащий технический контроль.
- Водители маршруток выходят на линию в утомленном состоянии, нарушая правила дорожного движения, что так же снижает уровень безопасности перевозок.
- Отсутствие использования билетов, рассчитанных на определенный срок, а также льгот для определенных слоев населения.
- В маршрутных такси не предусмотрены места для перевозок инвалидов и пассажиров с детьми в колясках, из-за чего этой категории людей приходится искать либо более медленный, либо более дорогой альтернативный способ передвижения.

Но это лишь внешние недостатки системы. Стоит обратить внимание на более серьезные моменты ведения транспортной политики:

- Неупорядоченность на рынке транспортных услуг,
- Высокая доля теневых доходов в сфере перевозок, особенно «коммерческих»,
- Резкое старение (моральное и физическое) парка транспортных средств, следовательно, резко возрастающие расходы на его содержание,
- Устаревшие конфигурации маршрутов,
- Очень разные подходы к управлению и организации транспортных систем разных фирм.
- Резкое снижение пропускных способностей основных транспортных магистралей и рост аварийности из-за возросшего количества автотранспорта, плохого состояния дорожного покрытия при недостаточном строительстве новых «артерий».

В наших условиях решить этот ряд серьезных проблем можно только на муниципальном уровне, для чего необходимо:

- Унифицировать систему пассажирских перевозок маршрутными такси.
- Ужесточить контроль деятельности автотранспортных компаний по предоставлению услуг в сфере пассажирских перевозок.
- Пересмотреть имеющиеся маршрутные схемы, с целью дальнейшей их оптимизации, дабы исключить дублирование маршрутов движения общественного транспорта; распределить подвижной состав по маршрутам с учетом пропускной способности дорог, допустимой скорости движения и в соответствии с его потребностями на маршруте; предусмотреть открытие новых маршрутов общественного транспорта для удовлетворения потребностей населения.
- Создать единую диспетчерскую систему управления маршрутными такси, которая обеспечит:
 - повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени,
 - координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;
 - повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;
 - предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет, информационные киоски, в Call-центрах по городской и сотовой телефонной связи и через другие средства информирования населения;
 - полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы.
- Усилить контроль технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, в том числе и по экологическим показателям ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий.

Осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта в рамках системы позволит органам местного публичного управления муниципальных образований:

- вести централизованный учет и хранить информацию об объектах общественного транспорта, его инфраструктуре и хозяйствующих субъектах, предоставляющих транспортные услуги;
- исключить дублирование в работе по сбору и хранению информации; обрабатывать и анализировать актуальные данные по общественному транспорту; исключить риск использования устаревших данных при проведении анализа и принятии управленческих решений в сфере общественного транспорта;

- повысить эффективность межведомственного взаимодействия за счет общедоступного использования собранных сведений;

Изменения в структуре городских пассажирских перевозок маршрутными такси просто необходимы для нормального функционирования всех систем жизнедеятельности муниципии.

Библиография

1. Мун.Э.Е., Рубец А.Д. Организация перевозок пассажиров маршрутными такси. – М.: Транспорт, 1986. – 136 с.

2. В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин Пассажирские автомобильные перевозки. М.: Горячая линия – Телеком, 2006.

3. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник для студ. проф. образования. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 400 с.

4. Сутырин Н.М. Плановое регулирование развития транспортного комплекса города. В учебном пособии: Муниципальное планирование. / Под ред. В.Е. Рохчина и В.С. Чекалина. – СПб.: СПбГИЭА, 1996.

5. ru.wikipedia.org/