

СТАТЬИ

УДК 656.02:911.3

**ПОНЯТИЕ И ХАРАКТЕРИСТИКА ГОРОДСКОГО
ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА КАК СИСТЕМЫ****Орехов С.Ю.***ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта», Калининград,
e-mail: orechow@yandex.ru*

Экономическая деятельность базируется на транспортной системе, которая является одним из видов подобной деятельности. Под ней понимают сложноорганизованную технологичную систему, которая потребляет энергетические, трудовые, природные ресурсы. Целями работы являются анализ принципов, на которых базируется понятие «городской пассажирский транспорт», а также раскрытие специфики по каждому системному признаку. Основное содержание исследования составляют анализ дефиниций понятия «городской пассажирский транспорт» и его характеристика с точки зрения системных признаков. По итогам исследования сделаны выводы о том, что: необходимо формирование понятийного аппарата транспортной городской системы, чтобы определить пути ее развития в современных рыночных условиях; мегаполисы и крупные города России в настоящее время не имеют транспортной системы, которую можно обозначить в качестве интегрированной; по мнению пассажиров, система транспорта в городе должна быть целостной, с централизованной ответственностью определенной организации; целью создания транспортной системы следует полагать повышение уровня удовлетворенности горожан и гостей города осуществляемыми перевозками. Кроме того, был сделан вывод о том, что транспортная система отличается разрозненным характером функционирования элементов. Каждая часть нацелена на конкурентную борьбу и получение выручки. При этом декларируется социальный характер городского пассажирского транспорта. Такие позиции вступают в противоречие, которое необходимо разрешить. Теоретическая значимость исследования заключается в обосновании городского пассажирского транспорта как системы.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, система пассажирского транспорта, система, транспортная система, транспортная стратегия

**CONCEPT AND CHARACTERISTICS
OF URBAN PASSENGER TRANSPORT AS A SYSTEM****Orekhov S.Yu.***Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, e-mail: orechow@yandex.ru*

Economic activity is based on the transport system, which is one of the types of such activities. It is understood as a complexly organized technological system that consumes energy, labor, and natural resources. The purpose of the work is to analyze the principles on which the concept of “urban passenger transport” is based, as well as to disclose the specifics of each system feature. The main content of the study is an analysis of the definitions of the concept of urban passenger transport and its characteristics in terms of system features. According to the results of the study, conclusions are drawn that: it is necessary to form the conceptual apparatus of the urban transport system in order to determine the ways of development in modern market conditions; megacities and large cities of Russia currently do not have a transport system that can be designated as integrated; according to passengers, the transport system in the city should be holistic, with centralized responsibility of a certain organization; the purpose of the transport system should be understood as the level of satisfaction of citizens and guests of the city with the transportation carried out. In addition, it was concluded that the transport system is characterized by the fragmented nature of the functioning of the elements. Each part is aimed at competition and revenue generation. At the same time, the social nature of urban passenger transport is declared. Such positions come into conflict, which must be resolved. The theoretical significance of the study lies in the justification of urban passenger transport as a system.

Keywords: urban passenger transport, passenger transport system, system, transport system, transport strategy

Система городского пассажирского транспорта носит характер структурированной экономической системы, которая состоит из комплекса компаний, организаций, занятых в формировании и управлении услугами в тот момент, когда производятся пассажирские перевозки. Это также система, в которой действуют информационные и финансовые потоки с целью обслуживания перевозок.

Рынок, связанный с пассажирскими перевозками, завязан на логистических маршрутах, и проходит процесс приспособления потенциала рыночной ниши к потреби-

тельскому спросу через грамотное построение информационного потока, организации обслуживания.

Экспертное сообщество под общественным транспортом подразумевает важную, логистическую, в известной степени самостоятельную, способную к самосовершенствованию систему, которая представляет собой региональную, национальную, международную логистику. Она развивается по эволюционному пути, с цепями поставок, динамикой качественных изменений и инновациями.

Социально-экономическое развитие страны во многом зависит от эффективности транспортной системы. Следовательно, поставленная задача является актуальной. Успех любого мегаполиса связан с системой пассажирского транспорта в городе, эффективная работа пассажирского транспорта обеспечивает комфортабельное, безопасное, качественное обслуживание, в том числе и социальных категорий, у которых нет собственного автотранспорта. Если инфраструктура совершенствуется, как и коммуникации транспорта в городе, то территория развивается стабильно.

Имеющаяся пространственная поляризация регионов, городов, муниципалитетов сглаживается, нивелируется за счет улучшения работы транспортной системы.

Целями исследования являются анализ дефиниций понятия «городской пассажирский транспорт» и характеристика городского пассажирского транспорта с точки зрения системных признаков.

Материал и методы исследования

Методологической базой исследования являются такие методы, как анализ, синтез, обобщение, аналогии.

Результаты исследования и их обсуждение

Анализ дефиниций понятия «городской пассажирский транспорт». Выделение агломераций и компактность в организации города – важная тенденция развития транспортной системы. Большинство городов имеют плотное ядро в центре. Это традиционная пространственная форма. Однако в последние годы появляются территории с дисперсионной формой организации, в которых высока автомобилизация. Экономическая жизнеспособность граждан, государственные, муниципальные, деловые организации, само городское пространство зависят от портов, аэропортов, железной дороги, автовокзалов и других транспортно-пересадочных узлов как центров по притяжению и распределению транспортного движения.

Городская среда трансформируется под влиянием эволюции транспортной технологии. Исторически сложилось, что промышленность была зависима от централизованной системы рабочих мест, технологий, транспортного фактора. Однако современное производство, офисы, торговые и бизнес-центры, логистические и складские центры располагаются в пригородах. Причина этого в одном: низкая стоимость, связанная со строительством и арендой. Следовательно, узловая формация сменилась многоузловой, что предопределило бо-

лее тесную связь между регионами и внешнеэкономической деятельностью.

Стоит начать с формулировки собственно термина «городской пассажирский транспорт». Единого определения не существует, на основе результатов анализа можно сформулировать несколько авторских вариантов с выделением разных аспектов:

1) транспорт в городе, который перевозит пассажиров по утвержденным для населения маршрутам;

2) род многофункциональной транспортной системы, в которой по городу и пригородам действует различный транспорт;

3) система, которая обеспечивает жизнедеятельность города и пригородов, устойчива и динамично развивается, осуществляет перевозки жителей согласно социально-экономическому плану развития территории.

Объединяя вышесказанное, можно сформировать определение: система городского пассажирского транспорта определяется устойчивостью системы по регулярной пассажирской перевозке в городской и пригородной черте в качестве фактора социально-экономического развития.

Одна из сложнейших задач – организация такой системы с использованием всего спектра имеющихся транспортных средств, вовлечение их в интеграцию логистических процессов [1]. Проблематика вопроса во многом зависит от подхода. Чем масштабнее взгляд, тем шире определение. Кроме того, каждый специалист выделяет определенные нюансы системы. В целом, под указанным понятием подразумевают сложную многокомпонентную структуру с управленческими и логистическими услугами, которая занимается совершенствованием пространственного и экономического развития территориальной единицы.

Организация транспортной системы является сложной еще и по причине того, что она включает в себя мировую транспортную систему (как связующий элемент глобальной экономической системы), а также региональную (с ее помощью происходит интеграция региона в экономические процессы), национальную транспортную инфраструктуру (на уровне отдельных стран), зональную (с обслуживанием той или иной территориальной зоны) [2].

Резюмируя, можно отметить, что в определении понятия важно подчеркнуть стабильный характер системы, занятой организацией постоянного регулярного пассажирского потока в городской черте и в пригородной зоне, в основе которой лежат социальные и экономические концепции, проекты, планы, прогнозы по расширению городского пространства.

Характеристика городского пассажирского транспорта с точки зрения системных признаков. В стране активно идет развитие крупных городов и мегаполисов, их административные границы постоянно растут, включая новые территории. Подобное положение требует продуманного подхода к территориальному планированию, разрешения проблем по созданию единого городского и пригородного пространства, обеспечению его жизнедеятельности.

Указанные задачи решаются различными способами: через процедуру расселения, аккумуляцию промышленной и сельскохозяйственной деятельности, грамотное расположение рабочих и туристических зон, учет специфики инженерных и транспортных коммуникаций. В этом процессе требуется соблюсти баланс, способствовать экономическому росту в уже имеющихся границах. Безусловно, одним из средств для выполнения данной цели является современная транспортная сеть на территории [3].

Важно отметить, что структура транспортной системы включает в себя четыре компонента. Первый представлен уличной, транспортной инженерной инфраструктурой. Второй компонент – ряд участников дорожного движения: от пешеходов, водителей любого вида транспорта (включая общественный) до велосипедистов и пр. Третий компонент представлен транспортом: автомобилями, рельсовым и вертикальным транспортом, мотоциклами, велосипедами и пр. Четвертый компонент включает факторы окружающей среды (уровень застройки, расположение столбов для контактных сетей, участки с озеленением). Таким образом, можно сделать вывод, что вышеперечисленные определения системы не являются исчерпывающими. Городскому пассажирскому транспорту присущи системные признаки, изложенные ниже.

1. Городской пассажирский транспорт в своей деятельности преследует определенную цель, которая неразрывно связана с осуществлением перевозок.

2. Система транспорта специфична, она не отличается целостностью элементов, которые последовательно взаимодействуют между собой. Управлять ею можно только в известной степени, через макроуровень, главным органом которого являются городские администрация и/или муниципалитеты, в составе которых чаще всего есть соответствующий отраслевой комитет. Собственно, последний и есть официальный заказчик перевозки. Перевозчик и заказчик состоят в договорных отношениях, цель которых заключается в оказании услуги по перевозке и организации системы проездных

билетов. У маршрутной сети связующая роль. Стоит отметить, что власти принимают меры по ее оптимизации, однако, чтобы добраться до места назначения, часто необходимо совершить несколько пересадок [4].

3. Управление системой, ее упорядочивание осуществляется упоминавшимся отраслевым комитетом при администрации города или муниципалитета, следовательно, система является организованной. Интегративным свойством подобный вид транспорта не отличается, то есть услуга оказывается в возможном режиме. Специфика затрудняет реализацию функций с определенным качеством, минимизацией затрат, строго по графику и пр.

4. У пассажирского транспорта в городе отмечается слабая степень адаптации к внешним факторам (при падении или росте спроса на городской общественный транспорт, при неожиданных поломках или дорожно-транспортных происшествиях). Причина такого положения дел объективна: например, у метро и электропоезда есть технические ограничения деятельности. Именно поэтому приспособляемость, гибкость современного транспорта выходит на первый план. Следует понять, что тенденции связаны не только с расширением территорий, площади обслуживания, но и с ростом транспортной системы, степенью ее эффективности, стоимостью билетов. Основное влияние оказывает информатизация. В настоящее время «передвижение» по городу часто проходит с использованием сети Интернет. Это связано с общим уровнем и темпами развития информационных технологий и внедрения процессов цифровизации во все сферы общественной жизни, включая транспортную.

5. При всей сложности транспортной системы наблюдается отсутствие синергетического эффекта от взаимодействия ее отдельных элементов. Следовательно, каждый компонент функционирует в собственном режиме, и суммировать результат не представляется возможным.

6. Стоит отметить определенный недостаток системы, связанный с распределением доходов. Каждое предприятие, занятое в перевозке, получает свою прибыль. Система как таковая доходом не обладает, то есть такого рода транспорт осуществляет социально ответственную деятельность, но не развивается экономически.

Таким образом, интегрированность транспортной системы относительная. Понятно, что у единой транспортной сети в городе выше эффективность взаимодействия, ее цели более иерархичны, она выполняет социальный заказ общества, проживающе-

го на данных территориях, удовлетворяет его потребности в транспортных услугах, то есть интересы системы носят социальный характер, а не находятся в плоскости получения прибыли и развития сервиса. Действует «институт согласия», в центре соглашения – вклады каждой из заинтересованных сторон, вида транспорта для обеспечения выполнения общей задачи [5].

Городской транспорт в своем разнообразии развивается по определенным принципам, которые присущи рыночным отношениям, в соответствии с избранной целью. В связи с этим монополия в данном сегменте невозможна. Каждый вид транспорта вносит посильный вклад, что обуславливает равновесие сети. Подчеркивается ее социальное значение, со спецификой, присущей той или иной социально-экономической или организационной системе. Исследуемая тема подтверждает социальную направленность городского транспорта.

Единая транспортная система базируется на множестве факторов и предпосылок. Ведутся поисковые научные исследования, моделируются ситуации, разрабатываются проекты, выносятся экспертные заключения. В целом исследуемую систему стоит рассматривать следующим образом: это транспортная корпорация, под которой следует понимать единую общетранспортную сеть со всем многообразием видов транспорта, в которой сохраняется самостоятельность отдельных элементов [6].

Рыночная экономика требует определенного подхода к системе. Она должна развиваться как самоорганизованный синдикат. Транспортный процесс осуществляется рядом участников. Каждая поставленная цель ограничивается ресурсной базой, степенью развития сети и пр. Прибыль распределяется по установленным нормативам, которые предварительно согласованы. Количественные и качественные параметры выполняемых функций определяют уровень дохода.

Как материальный объект городской пассажирский транспорт является сложносоставным. В него включается собственно транспортная сеть (физические пути коммуникаций, включая энергетическое, информационное, правовое сопровождение), а также в структуру входят пассажирские потоки, которые представляют собой схему движения каждой транспортной единицы. Главным ресурсом сети является уровень пропускной способности. Это качество относится к системным. Безусловно, это признак материального объекта. Предполагается, что у транспорта уровень пропускной способности будет идентичен

интенсивности перевозок, без потерь, дополнительных затрат [7].

Транспортная система на современном этапе нуждается в модернизации. Задача специалистов – определить потенциал уже существующей сети, в том числе исходя из специфики регионов, потребность в инновациях, способность к переходу на новый технологический уровень. Пространственное развитие городов в регионах страны традиционно носило централизованный, иерархический характер. Изначально промышленные корпорации развивались вокруг транспортной инфраструктуры.

Транспортная система напрямую зависит от фактора экономики. Фактуру и назначение транспортной сети определяют не только мировые тренды, но и особенности национального экономического развития. Менеджмент транспортной сферы неотделим от общих управленческих стратегий в государстве. Следовательно, система должна приспособиться к потребностям рынка, раскрыть потенциал территории любого масштаба, увеличить инвестиционную привлекательность региона, сформировать кластеры по региональному развитию (и страны в целом, в конечном счете).

Таким образом, начинать нужно с геологического обследования городских территорий, изучения климатических, культурных, деловых особенностей пространства, ее пространственной масштабируемой модели, ее междисциплинарного характера, стратегического планирования целей по развитию систем городского пассажирского транспорта. Если использовать подобный научный инструментарий, то транспортная система будет отвечать всем требованиям современного общества в РФ. В этом случае каждый регион в стране динамично развивается, не теряя культурной идентичности и экономической специфики [8].

Необходимо решить проблемы с двумя способностями указанной системы: пропускной (в сети) и провозной (в средствах транспорта). Образцом для построения систем может стать сингапурский опыт транспортных холдингов, где транспортная сеть формировалась поэтапно, с укрупнением каждого элемента. Первый этап характеризуется объединением наземных транспортных средств в своеобразный холдинг. После строительства необходимой сети транспортных узлов для той или иной мультимодальной перевозки формируется очередная холдинговая компания, в рамках которой будет осуществляться работа метрополитена, пригородного железнодорожного и легкорельсового транспорта.

Выводы

Резюмируя проведенное исследование, посвященное анализу понятия и характеристик городского пассажирского транспорта как системы, можно сделать следующие выводы.

1. Необходимо формирование понятийного аппарата транспортной городской системы, чтобы определить пути развития в современных рыночных условиях.

2. Мегалополисы и крупные города России в настоящее время не имеют транспортной системы, которую можно обозначить в качестве интегрированной. Часто городской пассажирский транспорт рассматривается поэлементно, тогда как требуется многофункциональный пространственный подход.

3. По мнению пассажиров, система транспорта в городе должна быть целостной, с централизованной ответственностью определенной организации; граждане ожидают от сети не просто перечня маршрутов, но и гарантии, что транспортное средство прибудет в срок, так как каждый пассажир планирует время на поездку; а также гарантии того, что цена на билеты будет регулироваться.

4. Под целью указанной системы следует понимать повышение удовлетворенности горожан и гостей города осуществляемыми перевозками. Однако в реальности каждый перевозчик преследует коммерческий интерес, его цель – баланс нагрузки и выручки в рамках имеющегося транспортного парка. Именно поэтому уровень движения теряет в синхронности, оперативности. Кроме того, определенную проблему создает ситуация, связанная с тем, что не была сформирована единая транспортная база.

5. Таким образом, транспортная система отличается разрозненным характером функционирования элементов. Каждая часть нацелена на конкурентную борьбу и получение выручки. При этом декларируется социальный характер городского пассажирского транспорта. Такие позиции вступают в противоречие, которое необходимо разрешить.

Транспортная система способна являться каркасом, который обеспечивает пространственное развитие той или иной территории. Она может служить вектором, который запускает экономические процессы, становится опорой, посредством которой развиваются государственные и межрегиональные связи. Чтобы объективно оценить перспективы,

необходимо стремиться к балансу в соблюдении интересов каждой заинтересованной стороны. Под последними понимают спрос потребителей, которые ожидают качественного оказания услуг, и транспортные компании, чьи интересы – максимум выручки при минимуме издержек.

Чтобы организовать эффективное управление городским пассажирским транспортом, необходимо минимизировать негативное воздействие того или иного фактора на систему. Требуется учитывать интересы транспортных компаний с условием, что качество оказываемых услуг будет расти.

Список литературы

1. Тархов С.А. Городской транспорт // Социально-экономическая география: понятия и термины: словарь-справочник / Отв. ред. А.П. Горкин. Смоленск: Ойкумена, 2013. С. 76-77.
2. Перепелица Н.М. Логистический подход при организации городских пассажирских перевозок // Проблемы управления в социально-гуманитарных, экономических и технических системах: сборник научных трудов преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов факультета управления и социальных коммуникаций / под общей редакцией И.И. Павлова. Тверь: Тверской государственный технический университет, 2014. С. 293-299.
3. Бурлуцкий А.А. Анализ опыта формирования оптимальных маршрутных СХЕМ городского пассажирского транспорта // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2013. № 2(39). С. 371-380.
4. Рогавичене Л.И., Стрельченко О.В. Концепция «умного» транспорта как элемент повышения привлекательности городского пассажирского транспорта // Научное обозрение: теория и практика. 2022. Т. 12. № 3(91). С. 463-474. DOI: 10.35679/2226-0226-2022-12-3-463-474.
5. Плеханова А.Е. Анализ состояния городского пассажирского транспорта России // Современные технологии управления транспортным комплексом России: инновации, эффективность, результативность: сборник материалов I Национальной научно-практической конференции (Москва, 06 апреля 2018 года) / Редколлегия: В.А. Козырев, Г.В. Черняева, Н.Н. Зенина. М.: Российский университет транспорта (МИИТ), 2018. С. 184-190.
6. Полтавская Ю.О. Состояние оценки качества транспортных услуг на городском общественном пассажирском транспорте в Российской действительности // Апробация. 2015. № 2(29). С. 18-20.
7. Мошкевич М.Л., Неликаева Е.С. Проблемы развития городского пассажирского транспорта // Развитие научных направлений в современных условиях: сборник статей по материалам международной научно-практической конференции. В 2-х частях (Москва, 06 декабря 2017 года). Том 1. М.: ООО «Научное партнерство "Апекс"», 2017. С. 13-16.
8. Шандрова А.С. Основные подходы к формированию маршрутной сети городского пассажирского транспорта // Актуальные проблемы науки и техники глазами молодых ученых: материалы Международной научно-практической конференции (Омск, 08–09 февраля 2016 года). Омск: Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия (СибАДИ), 2016. С. 563-566.