

УДК 338.47:656

ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ

- Кирсанов** кандидат экономических наук, профессор,
Сергей Российский государственный гидрометеорологический университет,
Алексеевич Президент Института муниципального развития
(195196, Россия, г. Санкт-Петербург, Малоохтинский пр., 98)
E-mail: ksaimr@mail.ru
- Анощенко** доктор экономических наук, профессор, декан факультета управления,
Татьяна Южный федеральный университет
Юрьевна (344006, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 105/42).
E-mail: kafedra_mo@inbox.ru

Аннотация

Проблема организации городского транспорта в России – комплексная. Ее нельзя решить проведением разрозненных мероприятий. Только путем системного и комплексного подхода с одновременным осуществлением технических, организационных, экономических, правовых и социальных мероприятий можно обеспечить стабильно высокое качество оказываемых транспортных услуг. В статье сделана попытка проанализировать возможности влияния городских властей на развитие транспортной структуры городского пространства, а также на совершенствование качества транспортного обслуживания пассажиров.

Ключевые слова: транспортная система, городской пассажирский транспорт, улично-дорожная сеть, качество транспортного обслуживания населения.

Транспортный комплекс города включает в себя внутригородской пассажирский транспорт (автобус, трамвай, троллейбус), междугородный и пригородный пассажирский транспорт, грузовой транспорт, специализированный транспорт (перевозка хлеба, молока, бензина, вывоз бытовых отходов, медицинский транспорт и др.), транспортные парки, гаражи, службы по содержанию трамвайных путей, контактной сети электротранспорта, вокзалы, автостоянки, заправочные станции, ремонтные и другие сервисные службы. В некоторых городах для внутригородских перевозок используется железнодорожный и водный транспорт, в крупнейших городах – метрополитены. Столь сложный комплекс требует серьезного регулирования и управления [1]. Понимание базовой роли транспортной системы в агломерациях – необходимая предпосылка для применения системного подхода в процессе транспортного планирования. Эта роль зависит от того, какие системы и виды транспорта здесь действуют, от их непосредственного влияния на систему городских коммуникаций, а также от того, как они будут воздействовать на город в долгосрочном плане, – другими словами, на качество городской среды и качество жизни. Транспорт часто называют «системой кровеносных сосудов городов», поскольку он является ключевым связующим звеном между видами человеческой активности и, следовательно, формирует город как таковой.

Из самого общего описания функций транспортных систем, а также роли, которую они играют в городах, вытекают основные требования к этим системам. С одной стороны, транспортная система должна предоставлять эффективные услуги по перемещению людей и товаров; с другой стороны, транспорт должен быть одним из компонентов города, физически и функционально интегрированным с другими видами деятельности и услуг. Транспортная инфраструктура не должна доминировать над другими видами деятельности. Кроме того, она не должна грубо нарушать экологию города и качество жизни его обитателей.

Критерии эффективности функционирования городского пассажирского транспорта могут быть разделены на критерии эффективности работы транспорта и критерии эффективности управления им. Используемые во взаимосвязи критерии эффективности работы и критерии эффективности управления способны достаточно емко характеризовать систему городского пассажирского транспорта как субъект и объект муниципального управления [2].

Рассмотрим основные проблемы организации функционирования (общественного) городского транспорта. В системе городского транспорта накопилось много сложных проблем. Одна из важнейших – износ подвижного состава. В большинстве городов России муниципальный пассажирский транспорт очень серьезно изношен. Средств городского бюджета, а также части выручки муниципальных пассажирских предприятий не хватает для ремонта подвижного состава, поскольку большая их часть идет на компенсацию проезда льготных категорий населения. Повышение стоимости проезда вызывает лишь отток пассажиров в частные автобусы, в результате чего муниципальный транспорт часто работает «вхолостую».

Обсуждаемые подходы к решению транспортных проблем разнятся весьма значительным образом. В то время как в одних странах проводится в целом логичная транспортная политика, скоординированная с развитием и ростом городов, в других – принимаются контрпродуктивные меры, часто ведущие к столкновению интересов и целей. Можно выделить три основных политических курса, определяющих взаимоотношения городов и автомобилей. Один направлен на поддержку традиционного города, другой – на максимально широкое использование частных автомобилей. Между двумя этими полюсами лежит обширная средняя группа мер, направленных на установление оптимальных отношений города с потребностями передвижения в его границах. В упрощенной форме эти три направления транспортной политики можно определить следующим образом [3].

1. Ограничить автомобильное движение так, чтобы оно не мешало городу. Данная политика основана на той концепции, что города имеют огромную историческую и социальную ценность, и эту ценность нельзя приносить в жертву неограниченному доступу автомобилей в городское пространство.

2. Реконструировать города с тем, чтобы сделать автомобильное движение максимально удобным. Для этого город необходимо фактически перепланировать и перестроить. Внешний вид и социальный характер городов радикально меняются.

3. Сбалансировать развитие. Координировать процессы трансформации города и его единой интермодальной транспортной системы.

Курс на ограничение автомобильного движения с успехом применяется в исторических центрах некоторых городов и в городских районах разных размеров, в особенности в Европе, Японии и особенно эффективно в Сингапуре. Эта политика имеет то преимущество, что позволяет сохранить облик городов и исключить внешние отрицательные эффекты, порождаемые массовыми автомобильными поездками и транспортными заторами. Однако, если такая политика проводится не системным образом, а лишь посредством запретов – без должной трансформации улично-дорожной сети, она приводит к хроническим заторам и неэффективности.

Курс на реконструкцию города под более интенсивное автомобильное движение отражает упрощенный подход, в рамках которого считается, что проблему заторов можно решить за счет масштабного дорожного строительства. По мере того, как объемы дорожного движения достигают предела пропускной способности городской улично-дорожной сети и, соответственно, начинают возникать хронические заторы, местная администрация пытается решить проблему за счет расширения дорог и улиц, строительства новых паркингов. При этом по умолчанию считается, что отрицательное влияние этих мер на облик города и его удобство для жизни с лихвой перевешивается выигрышами от более комфортных автомобильных поездок.

Курс на сбалансированное развитие исходит из того, что город – сложная система, состоящая из огромного множества видов деятельности и услуг, одной из них является транспорт. Оптимальное функционирование города достигается, когда его инфраструктура и услуги скоординированы; другими словами, транспортная система должна эффективно обслуживать другие функции и взаимодействовать с ними. Транспортную компоненту города нельзя подавлять, но нельзя и позволять ей доминировать над другими функциями города и городским образом жизни в целом. Это единственная политика, способная повысить эффективность городской транспортной системы, а также качество окружающей среды и городской жизни.

Создание сбалансированной транспортной системы. Желаемая комбинация видов транспорта для конкретного города зависит от его размера и особенностей. В средних и больших городах возрастает потребность в общественном транспорте, обладающем значительными провозными возможностями. Одновременно растет острота проблем, связанных с использованием автомобилей, чрезмерным потреблением территориальных ресурсов города и негативными внешними эффектами. Поэтому такие города нуждаются во внедрении сбалансированной транспортной системы. Для этих целей необходимо определить желаемое распределение поездок по видам сообщений, т. е. сдвинуть распределение поездок между видами транспорта от точки равновесия индивидуальных предпочтений к социальному оптимуму.

Содействие общественному транспорту. Предусматривает ряд мер, делающих пользование общественным транспортом более удобным, привлекательным и экономически выгодным. В краткосрочном аспекте эта стратегия включает меры регулирующего плана, направленные на формирование преимуществ в движении и субсидирование тарифов, участие в финансировании общественного транспорта работодателей и владельцев торговых центров, совершенствование информирования пассажиров и маркетинга и т. д. Реализация этой стратегии в долгосрочном аспекте обычно требует компетентного планирования и значительных инвестиций, приводя при этом к созданию регулярных высококачественных автобусных или рельсовых транспортных систем, обладающих сильным положительным имиджем и привлекательных для всех экономических, этнических и возрастных групп населения.

Противодействие общественному транспорту. Такая политика проявляется обычно в форме сокращения или временной ликвидации услуг общественного транспорта. В современных условиях такую политику следует считать иррациональной для большинства городов, за исключением тех, где наблюдается значительное сокращение населения. Задача транспортной системы – перемещение людей, а не транспортных средств. Поэтому единицей измерения в пассажирских перевозках следует считать пассажира, а не автомобиль. В тех случаях, когда этот очевидный факт признается и применяется в практике управления движением, эффективность транспортной системы возрастает значительным образом. Это демонстрируют такие города, как Кёльн, Лондон, Сеул и многие другие, где общественному транспорту были предоставлены значительные преимущества. Конкурентоспособная система общественного транспорта и интермодальный баланс достигаются здесь гораздо меньшей ценой, чем в ситуации, когда ограниченная пропускная способность улично-дорожной сети поглощается огромным количеством транспортных средств с предельно низким использованием вместимости.

Улично-дорожная сеть. Расширение улично-дорожных сетей и увеличение парковочных мощностей в конкретных районах должны соотноситься с типом города и ролью, которую играют в нем различные виды транспорта. Насколько обширными должны быть городские улично-дорожные сети? Если рассуждать логически, предпочтения в тех или иных городах могут быть отданы самым разным вариантам. В одних городах может быть принята установка на создание гуманитарно-ориентированной окружающей среды. В других – предпочтут ориентацию на личный автомобиль. Однако вне зависимости от конкретных предпочтений необходимо для начала прийти к согласию по поводу желаемой конфигурации и прочих основных характеристик города.

Общественный транспорт. В качестве наиболее эффективной системы, предоставляющей единственную реальную альтернативу личному автомобилю для многих типов поездок, общественный транспорт должен стать объектом пристального внимания уже на этапе принятия концептуальных решений о желаемой конфигурации и базовых характеристиках города и агломерации в целом. В небольших городах общественный транспорт может привлекать людей, имеющих возможность выбирать, если он хорошо организован, удобен и предоставляет населению достаточную о себе информацию. Система общественного транспорта может включать пассажирские терминалы и пересадочные станции и наличие обособленных полос [4].

Тарифная политика. Уровень и структура тарифов, а также инновационные методы взимания платы за проезд заметным образом влияют на привлекательность общественного транспорта. Уровень и структура транспортных тарифов должны представлять собой оптимальное разрешение компромисса между необходимостью максимизации доходных поступлений и главной целью общественного транспорта – привлечением максимального количества пассажиров. Ответ на вопрос о том, при каком уровне тарифа общественный транспорт остается привлекательным для потенциальных пассажиров, зависит от специфики конкретного города: его размеров, плотности населения, социальных условий и т. д. Другим важным фактором является качество и стоимость конкурирующих транспортных услуг. Низкий уровень непосредственных затрат на автомобильную поездку задает, как правило, умеренный уровень тарифа, что, в свою очередь, вызывает необходимость субсидирования общественного транспорта. Если парковка и другие аспекты использования автомобилей также субсидируются, потребность в субсидировании общественного транспорта возрастает еще сильнее.

Тенденцию к широкому использованию долгосрочных проездных билетов (недельных, месячных, а местами даже годовых) можно рассматривать как попытку поддержания тарифной конкурентоспособности общественного транспорта с низкими непосредственными затратами на автомобильную поездку. В качестве компенсации различных форм косвенного субсидирования автомобильных поездок (таких, как бесплатные парковки или бесплатное пользование корпоративным автопарком) работодатели во многих городах стали оплачивать часть расходов своих сотрудников на общественный транспорт. Вклад работодателя может осуществляться в упомянутой выше форме монетизации парковочных льгот (*parking «cashout»*) либо в субсидировании покупки долгосрочных проездных билетов.

Ограничение скорости и интенсивности движения. Комфортность городской среды в тех или иных районах можно повысить посредством ограничений скорости и интенсивности трафика. В большинстве сложившихся городов невозможно изменить планировку уличной сети, однако поставленные цели могут быть достигнуты с помощью ряда средств и методов организации дорожного движения. Совокупность этих средств и методов, направленных на «успокоение» или «укрощение» трафика, обычно применяют на улицах, межквартальных проездах в районах жилой застройки в целях повышения безопасности и комфортности пешеходных сообщений и детских игр. Одновременно средства и методы «успокоения» трафика обеспечивают снижение транспортного шума и вредных выбросов.

Интермодальная интеграция. Такая интеграция имеет исключительное значение для повышения качества услуг общественного транспорта и привлечения пассажиров. Вступая в конкуренцию с автомобилем, общественный транспорт обязан обеспечить пассажиров транспортными услугами сопоставимого качества, во всяком случае потери времени на пересадках должны быть минимальными. Для достижения этой цели общественный транспорт должен представлять собой единую интегрированную сеть, причем независимо от того, сколько его видов работает в городе и сколько муниципальных агентств или частных компаний обслуживает те или иные маршруты. Предоставление услуг различными перевозчиками не должно представлять проблемы для пассажиров, а пересадки с одного вида транспорта на другой должны быть спланированы и организованы так, чтобы убедить пассажира в преимуществах комбинированной поездки двумя видами общественного транспорта по отношению к любым иным альтернативам.

Организационная интеграция. Необходимо, чтобы услуги общественного транспорта оказывало либо единое городское агентство, либо «зонтичная» структура, объединяющая всех городских перевозчиков в части выполняемых ими функций по отношению к пассажирам. Этой цели можно достичь, побуждая муниципальные агентства и частные компании к подписанию специальных соглашений по поводу создания и эксплуатации общих терминалов, унификации тарифов и т. п.

Эксплуатационная интеграция. На этом уровне интеграции требуется обеспечить координацию работы маршрутов и видов транспорта посредством стыковки маршрутных сетей и формирования согласованных маршрутных расписаний, призванных обеспечить наиболее эффективные и удобные пересадки на остановочных пунктах и пассажирских терминалах. При этом предполагается, что пассажир одновременно платит за сквозную поездку независимо от того, какими видами транспорта эта поездка будет обслужена. Информация об услугах общественного транспорта также полностью интегрирована.

Материально-техническая интеграция. Главными чертами такой координации является использование остановочных терминалов, унифицированных по дизайну и общих для всех видов транспорта и компаний-перевозчиков, а также наличие единой системы диспетчерского управления. Все эти элементы интеграции имеют своей целью обеспечение безопасности, скорости и удобства пересадок пассажиров. Интегрированные системы более привлекательны для пассажиров и в результате более конкурентоспособны, чем конгломераты отдельных видов общественного транспорта. По этой причине интеграция необходима даже тогда, когда транспортные услуги предоставляются множеством независимых компаний-перевозчиков.

Среднесрочные стимулы к использованию общественного транспорта. Технические и эксплуатационные инновации зачастую позволяют добиться существенного улучшения качества услуг, предоставляемых общественным транспортом. В числе таких инноваций заслуживают упоминания: применение смарт-карт для оплаты проезда, использование «экологически чистых» автобусов и автобусов, внедрение интеллектуальных транспортных систем и других средств, улучшающих контроль и управление работой общественного транспорта. Внедрение большинства этих инноваций относится к категории среднесрочных усовершенствований [4].

Внедрение смарт-карт. Смарт-карты – это кредитные или дебетовые карты, которые можно использовать при оплате проезда на общественном транспорте, или, еще более эффективно, для всех транспортных платежей, включая приобретение моторного топлива, платежи за пользование паркингами и зонами платного доступа. Зачастую использование смарт-карт существенно повышает привлекательность общественного транспорта. Эта технологическая инновация способствует также психологическому уравниванию платы за проезд в общественном транспорте с расходами на автомобильные поездки. Применение смарт-карт повышает надежность сбора проездной платы и открывает возможности для текущих изменений и широкой дифференциации тарифов, например для использования повышенных тарифов в часы пик или скидок при пересадках на другие виды транспорта.

Интеллектуальные транспортные системы (ITS). Разработка и внедрение информационных технологий, относящихся к этому классу, щедро финансируется правительствами многих развитых стран и заинтересованными корпорациями. Хотя интеллектуальные транспортные системы ориентированы в первую очередь на управление дорожным движением, некоторые их функциональные возможности могут быть использованы в интересах общественного транспорта. Во-первых, эти ITS повышают безопасность и надежность функционирования транспортного потока, что выгодно для всех участников дорожного движения. Во-вторых, они существенно расширяют возможности точного отслеживания местонахождения вагонов общественного транспорта. Это повышает эффективность работы диспетчерских центров, получающих возможность оперативного вмешательства по фактам задержек в работе маршрутов, при необходимости назначения объездов в различных нестандартных ситуациях. Технологии ITS обеспечивают существенные улучшения в коммуникационной сфере. Например, отслеживание местонахождения вагонов общественного транспорта в режиме реального времени позволяет иметь полную и оперативную информацию о фактической ситуации на маршруте, в том числе отклонениях от расписания.

Долгосрочные меры, направленные на совершенствование общественного транспорта. Достаточное и стабильное финансирование. Наличие достаточного финансирования – главное условие устойчивой работы общественного транспорта как высококачественной,

высокопроизводительной и привлекательной для пассажиров транспортной системы. Обычно такие затраты превосходят финансовые возможности местных властей, поэтому в их финансировании должны участвовать региональное и федеральное правительство, вклад которых часто оказывается основным и решающим. Выделению ассигнований всегда должен предшествовать тщательный анализ планируемых к сооружению линий и терминальных объектов общественного транспорта, призванный доказать правомерность и эффективность предлагаемых проектов. Субсидирование эксплуатационных расходов общественного транспорта является отражением интермодальной транспортной политики, избранной местными властями.

Задача создания сети скоростного транспорта в городах, где существуют только проложенные по улицам автобусные маршруты, кажется на первый взгляд неразрешимой, но реальный опыт показывает, что реализация продуманных программ развития может в разумные сроки привести к успеху в деле создания сбалансированных транспортных систем.

Применение обособленных полос для движения автобусов. Введение обособленных полос для автобусов – сравнительно несложная операция, не требующая использования новых технологий. Сети такого типа обслуживают маятниковые трудовые поездки между пригородами и центральными районами, а также диаметральные маршруты, покрывающие весь город и его периферийную зону. К числу недостатков автобусных систем относятся высокие эксплуатационные затраты, связанные с высокой трудоемкостью перевозок. Кроме того, автобусы как вид городского транспорта не обладают достаточным имиджем, который мог бы служить психологическим оправданием выделению им обособленной полосы движения. Это обстоятельство зачастую приводит к решениям о конверсии обособленных автобусных полос, немедленно снижающих конкурентные преимущества автобусных маршрутов [1].

Рекомендации по совершенствованию организации городского транспорта. Как показывает зарубежный и отечественный опыт, проблемы организации городского транспорта не могут быть успешно решены за счёт применения отдельных частных решений по одному или нескольким из указанных выше направлений. Так, городская улично-дорожная сеть, работающая в режиме перегрузки, может быть приведена в режим «нормального» функционирования (т.е. в режим, обеспечивающий некоторые заданные показатели качества дорожного движения, такие как скорость сообщения, гарантированность доставки и др.) только при условии согласованного применения пакета мер по всем нижеперечисленным направлениям:

- совершенствование градостроительного планирования и повышение эффективности градостроительной политики;
- строительство и реконструкция дорожной инфраструктуры, улучшение её ремонта и содержания;
- совершенствование логистики и организации перевозок на грузовом автотранспорте;
- совершенствование работы общественного пассажирского транспорта;
- совершенствование организации дорожного движения;
- реализация продуманной парковочной политики;
- введение ограничений на движение автотранспорта.

Организация скоординированной работы по этим направлениям требует разработки единых городских транспортных планов. Разработка и реализация подобных планов должна предусматривать тесное взаимодействие и координацию действий различных органов власти, осуществляющих государственное регулирование, контроль и надзор в соответствующих сферах.

Необходимость подобного взаимодействия и координации должна иметь правовую основу, т.е. быть закреплённой на законодательном уровне, на котором должны быть закреплены и дополнительные полномочия и права местных органов власти, связанные с реализацией отдельных мероприятий городских транспортных планов (в частности, их право введения ограничений на движение автотранспорта, на установление платности въезда на отдельные территории, на проведение «транспортной экспертизы» инфраструктурных и инвестиционных проектов в сфере городского строительства и др.).

Кроме этого на федеральном уровне должны быть установлены единые требования к структуре и общему содержанию городских транспортных планов, порядку их разработки, согласования, экспертизы и утверждения, механизмам их финансирования, а также к их месту в составе документов территориального планирования, градостроительного зонирования и планировки территорий. Необходима также разработка единого методического обеспечения подготовки подобных документов.

Должны быть проработаны и внедрены в практику эффективные механизмы государственного контроля и надзора, а также экспертизы в сфере подготовки и реализации городских транспортных планов. О целесообразности такого решения свидетельствует и зарубежный опыт. В качестве примера можно привести Великобританию, где обязанность местных властей по разработке пятилетних планов развития транспорта закреплена специальным законом. Транспортные планы муниципалитетов и графств проходят экспертизу в национальном министерстве транспорта, и на реализацию одобренных планов выделяются средства из государственного бюджета. Ход работ по реализации транспортных планов контролирует независимая экспертная организация. По результатам её ежегодного отчёта министерство может принять решение об увеличении, или, напротив, снижении объёмов финансирования на следующий год.

Положительный опыт решения проблем развития городского транспорта во многих европейских странах позволяет определить роль и задачи различных уровней исполнительной власти в Российской Федерации при решении проблем городского транспорта.

1. Задачами федеральных органов исполнительной власти в рамках разработки государственной политики в области городского транспортного планирования должны являться:

- разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, и предложений по внесению изменений в существующее законодательство;
- разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов развития транспортных систем городов;
- обеспечение соответствия деятельности местных властей по разработке и реализации городских транспортных планов принципам государственной политики в данной сфере.

2. На региональные органы исполнительной власти, на наш взгляд, целесообразно возложить следующие задачи:

- регулирование взаимодействия органов МСУ при разработке и реализации городских транспортных планов;
- согласование мероприятий по организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случаях, когда эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения.

3. К задачам, решаемым на местном уровне управления, могут быть отнесены:

- разработка городских транспортных планов в составе документов территориального планирования, градостроительного зонирования и планировки территории;
- на основе принятых планов – разработка и реализация конкретных программ мероприятий по управлению транспортным спросом и повышению пропускной способности улично-дорожной сети.

Транспортная ситуация, складывающаяся в настоящее время в городах России, во многих случаях является результатом отсутствия чёткой стратегии в решении рассматриваемых проблем. Местные органы власти, реагируя на видимые признаки транспортного коллапса (т.е. на заторы), пытаются бороться непосредственно с ними, а не с причинами, их вызывающими.

В настоящее время положение с качеством в транспортном обслуживании населения России остается тяжелым, разрыв в качестве обслуживания в Российской Федерации и ведущих стран постоянно увеличивается. Во многих странах достижение высокого качества

предоставляемых услуг, отвечающих требованиям потребителя, стало основным элементом экономической стратегии и важным фактором рыночного и финансового успеха.

Для преодоления отставания в области качества предстоит в ближайшие годы не только довести техническое оснащение пассажирских автобусных станций, технологию и культуру предоставления транспортных услуг населению до уровня ведущих промышленно развитых стран, но и решить задачи подготовки профессиональных работников по качеству (специалистов в области качества, менеджеров систем качества, аудиторов качества) и массового обучения работников всех уровней – водителей, специалистов и руководителей организаций.

Таким образом, динамичный рост и изменения, которые претерпевают города и агломерации, требуют дальнейшего развития и модификации их транспортных систем. В свою очередь, характер транспортных систем влияет на рост, характеристики и экологию городов и агломераций. Серьезные транспортные проблемы, с которыми сталкиваются многие города, в значительной степени являются результатом городской политики и городского планирования, построенных без учета долговременных связей между городом и его транспортной системой.

Литература

1. Правдин Н.В., Негрей В.Я., Подкопаев В.А. Взаимодействие видов транспорта. М.: Транспорт, 2009. – 208 с.
2. Афанасьев Л.Л., Островский Н.Б., Цукербер С.М. Единая транспортная система и автомобильные перевозки. М.: Транспорт, 2011. – 333 с.
3. Брайловский Н.О., Грановский В.П. Моделирование транспортных систем. М.: Транспорт, 2008. – 125 с.
4. Городской транспортный комплекс: учебно-методический комплекс. Сост. Л.Л. Зотов, Б.Д. Прудовский, В.А. Янчеленко. СПб.: Изд-во СЗТУ, 2010.

Kirsanov Sergey Alekseevich, Professor of Russian State Hydrometeorology University, Candidate of Economic Science, President of Institute of Municipal Development (98, Malookhtinsky Ave., St. Petersburg, 195196, Russian Federation). E-mail: ksaimr@mail.ru

Anopchenko Tatiana Yurievna, Doctor of economic science, professor, Dean of the Faculty of Management, South-Russia State University (105/42, Bolshaya Sadovaya St., Rostov-on-Don, 344006, Russian Federation). E-mail: kafedra_mo@inbox.ru

PROBLEMS OF ORGANIZATION OF URBAN TRANSPORT IN RUSSIA

Abstract

The paper attempts to understand how city government can influence the development of the transport structure of urban space, as well as how to do the job of public transport more comfortable for the citizens of the city. The problem of providing consistently high quality of transport services – complex. It can not solve the conduct of disparate events. Only through a systematic and comprehensive approach to the simultaneous implementation of technical, organizational, economic, legal and social events, we can confidently improve the quality of passenger services.

Keywords: *transport system, urban passenger transport, street and road network, the quality of public transport services.*

References

1. Pravdin N.V., Negrej V.Ja., Podkopaev V.A. Vzaimodejstvie vidov transporta. M.: Transport, 2009. – 208 s.
2. Afanas'ev L.L., Ostrovskij N.B., Cukerber S.M. Edinaja transportnaja sistema i avtomobil'nye perevozki. M.: Transport, 2011. – 333 s.
3. Brajlovskij N.O., Granovskij V.P. Modelirovanie transportnyh sistem. M.: Transport, 2008. – 125 s.
4. Gorodskoj transportnyj kompleks: uchebno-metodicheskij kompleks. Sost. L.L. Zotov, B.D. Prudovskij, V.A. Janchelenko. SPb.: Izd-vo SZTU, 2010.