

УДК 35

Краснорюга М.М.

студент

Оренбургский филиал РАНХиГС – ФГБОУ ВО «РОССИЙСКАЯ
АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ
СЛУЖБЫ при ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Россия, г. Оренбург

АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ ГОРОДА ОРЕНБУРГА

Аннотация: в статье представлена оценка транспортного обслуживания и транспортной политики города Оренбурга. Выделены преимущества и недостатки, а также приведены меры по их совершенствованию.

Ключевые слова: транспортная политика, транспортное обслуживание, автобусный парк, маршрутная сеть.

Krasnoryuga M.M.

Student

Orenburg Branch of RANEPА – Federal State Budgetary Educational
Institution of Higher Education "Russian Academy of National Economy and
Public Administration under the President of the Russian Federation"

Orenburg, Russia

ANALYSIS OF ORENBURG'S TRANSPORT POLICY

Abstract: This article presents an assessment of Orenburg's transport services and transport policy. Strengths and weaknesses are highlighted, along with measures for improvement.

Keywords: transport policy, transport services, bus depot, route network.

Управление транспортным обслуживанием населения осуществляет множество функций, в которые входят реализация разработанных проектов по развитию автомобильного и городского электрического транспорта, разработка маршрутной сети, обеспечение безопасности

движения для пассажиров и инфраструктуры. В городе Оренбурге управление транспортного обслуживания населения называется «Управление пассажирского транспорта» и возлагается оно на администрацию города Оренбурга.

Данное направление очень востребовано и поэтому необходимы новые методы и средства для повышения качества перевозок, для удобства пользователей услуг городского транспорта. Высокая значимость транспорта требует скоординированного и рационального процесса управления. [1]

Перспективной является схема управления перевозками с выделением в отдельную структуру (муниципальное предприятие) службы муниципального заказчика транспортных услуг. Эта структура ведает вопросами транспорта и содержания муниципальных дорог и состоит из трех звеньев: администрация муниципального образования, служба муниципального (генерального) заказчика на транспортное обслуживание и предприятия пассажирского или грузового транспорта.

Непосредственное управление движением и учет работы подвижного состава на маршрутах осуществляются муниципальными и частными предприятиями, которые находятся на втором уровне системы управления пассажирскими перевозками. Органы местного управления могут быть наделены полномочиями по финансированию муниципальных транспортных предприятий-перевозчиков для компенсации перевозки льготных категории пассажиров. Главная задача организации и планирования транспортных услуг в каждом транспортном предприятии состоит в обеспечении рационального сочетания и использовании всех ресурсов с целью наиболее полного удовлетворения потребностей населения в объеме и качестве транспортных услуг. [2]

Наиболее передовым методом сервиса вообще и транспортного в частности является предоставление пакетов услуг - комплексов услуг различного состава в зависимости от потребностей клиентов. Пакет услуг

оформляется и предоставляется как единая услуга, что существенно ускоряет и облегчает процесс получения клиентом этих услуг.

Транспортное обслуживание города Оренбурга совсем недавно потерпело реформу, было выделено большое количество транспорта для нашего региона и переименованы маршруты. Данная реформа имеет свои преимущества и недостатки.

Схема, которая работала 10 лет без серьезных изменений, на сегодняшний день не может удовлетворять новому спросу в пассажироперевозках.

Из недостатков можно выделить новые районы, которые остались без транспортной доступности, проблемы наблюдаются и в других сферах общественного транспорта. [3]

Необходимы средства цифровизации для комфортного пользования услугами муниципального транспорта.

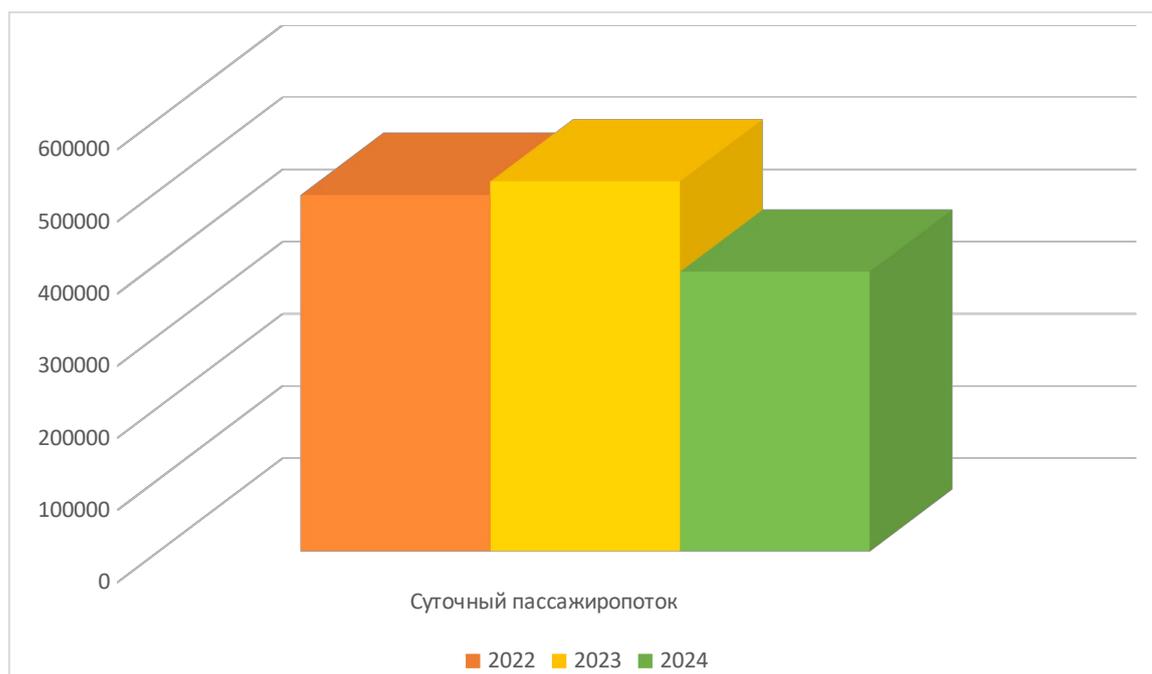


Рисунок 1 – Суточный пассажиропоток за 2022-2024 гг.

В начале 2023 года премьер-министр Российской Федерации Михаил Мишустин подписал распоряжение о внесении инвестиционного проекта льготного лизинга отечественных автобусов в список самокупаемых проектов, которые на возвратной основе получают средства из Фонда

национального благосостояния. Благодаря этой мере для регионов выделили новый автобусный парк.

По информации на 2024 год, суточный пассажиропоток в Оренбурге составляет 493 тысячи человек. В городе действует 4 троллейбусных маршрута и 50 — автобусных. Количество троллейбусов в Оренбурге — 53 единицы, их средний возраст — 11 лет. Количество автобусов в городе — 973 единицы, их средний возраст — 10,7 лет. Доля транспортных средств большой вместимости — 9%.

Суточный пассажиропоток уменьшился в сравнении с 2023 годом, одной из причин является неудовлетворенность пассажиров временем ожидания транспорта.

Для удобства населения и обеспечения безопасности перевозок в Оренбургской области транспорт оснащен двумя средствами цифровизации: ГЛОНАСС и Антисон. Данные установки имеют как преимущества, так и недостатки. [4]

Недостатки системы ГЛОНАСС характеризуются с финансовыми и управленческими проблемами, нестабильностью работы спутников и ограниченное покрытие, а также отставанием от международных стандартов.

Недостатки системы Антисон: негативное влияние на зрение. [5]

Помимо технических недостатков современного оборудования, которыми оснащены автобусы, существует проблема в ожидании маршрутов.

Данные системы можно заменить на более современную. Задачей системы будет отслеживание пассажиропотоков внутри станций и в районах, прилегающих к ним, для точного понимания, сколько людей сейчас ожидают транспорт, сколько и в каком количестве придут через определенный отрезок времени. На основе данных показателей можно будет изменять графики движения и маршруты движения общественного транспорта для рационализации распределения пассажиропотоков. [6] При

этом впоследствии можно автоматизировать систему. Например, камеры видеонаблюдения и датчики зафиксировали увеличение пассажиропотока на определенной станции, после необходимого анализа данных система может отправить запрос в транспортные организации о выведении на линию или переброске с других маршрутов дополнительных единиц подвижного состава во избежание излишней загруженности дорожно-транспортной сети.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. Вакуленко, С. П. Теоретические аспекты механизмов взаимодействия в транспортных системах [Текст] / С. П. Вакуленко, О. Н. Ларин, С. Б. Левин // Мир транспорта. – 2014. – № 6. – С. 14 – 27.

2. Кузяшев А. Н., Черных А. А. Концепция умного городского транспорта // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2020. – №. 12-2. – С. 58-62.

3. Карабельщиков И.В. Актуализация проблем общественного транспорта в городе Оренбург. – 2023. - Оренбургский государственный университет. – 3 с.

4. Шальнова, Н. С. Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта / Н. С. Шальнова. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2021. — № 12 (35). — Т. 1. — С. 61-64.

5. Хаснуллин, В. А. Особенности системы управления транспортной инфраструктурой на муниципальном уровне в Российской Федерации / В. А. Хаснуллин. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2024. — № 10 (509). — С. 125-128. — URL: <https://moluch.ru/archive/509/111797/> (дата обращения: 19.06.2025).

6. Скиба С.А. Специфика муниципальной политики в сфере транспортного обслуживания населения в Российской Федерации // Современные научные исследования и инновации. 2019.