

УДК- 656.02

ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ И В ЕВРОПЕ

Черных Е.Д., студент гр. АПб-181, III курс;
Беляков Д.Э., студент гр. АПб-181, III курс;
Научный руководитель: Штоцкая А.А., к.т.н., доцент
Кузбасский государственный технический университет
имени Т.Ф. Горбачева,
г. Кемерово

Транспорт сегодня является главным и основным средством передвижения человека. Невозможно представить современную жизнь без различных видов транспорта, который осуществляет перевозки грузов и пассажиров в огромных объемах. С развитием промышленности улучшается качество и доступность перевозок, подвижной состав предприятий меняется, на смену приходят улучшенные версии автобусов, самолетов, троллейбусов и т.д. В данной статье проведена сравнительная характеристика этапов развития пассажирского транспорта в России и Европе.

Пассажирский транспорт, а также транспортная промышленность в конце XIX века стали одними из самых главных прогрессов того времени. Развитие и возможность перевозки грузов, пассажиров на большие расстояния стала обыденным делом благодаря транспорту.

В первую очередь пассажирский транспорт стал развиваться в Европе, а впоследствии, спустя некоторое время, появился и в России.

Что касается железнодорожного транспорта, то его активное развитие началось в 19 веке, особенно в больших городах Европы. В 1881 году в Берлине появились трамваи, это дало понимание того, что железнодорожный транспорт является очень востребованным и продолжалось это до 1930 года. Но прогресс не стоял на месте, индивидуальные автомобили, троллейбусы и автобусы стали создавать большую конкуренцию европейским трамваям и впоследствии заняли их место на городских дорогах.

В середине XX века в Европе троллейбусы стали потихоньку сдавать позиции и на смену им пришли автобусы.

Что касается России, то первым общественным транспортом в больших городах являлись повозки извозчиков. На их смену пришли конные безрельсовые линейки, которые ввели в эксплуатацию в 1850 году в Москве. Конная железная дорога стала временным спасителем ситуации и на тот момент решила массу проблем с перевозкой большого количества пассажиров.

В 1917 году единственным массовым видом транспорта стал трамвай, но стоит отметить, что он использовался в основном для грузовых перевозок. В 1924 году был открыт новый и первый автобусный маршрут от Каланчев-

ской площади через центр до Тверской заставы, уже к 1925 году в Москве стали вводить в эксплуатацию 3 городских автобусных линии (рис. 1).

Это положило начало к развитию массового пассажирского транспорта в России, а именно в сфере автобусных сообщений. [1]



(а)

(б)

Рисунок 1 – Общественный транспорт начала XX века

(а) Тип городского автобуса (автобус Московского Коммунального Хозяйства на Кузнецком мосту); (б) Тип Московского троллейбуса.

В России долгое время не было другого транспорта, кроме общественного. В большинстве случаев люди не могли позволить себе приобретать собственный автомобиль. Что касается стран Запада, то ситуация обратно пропорциональна, уже в то время почти каждая семья имела индивидуальный транспорт.

С наступлением капитализма, пришли перемены в Российскую транспортную промышленность. Оказалось, что общественный транспорт в крупных городах России тяжело справляется с огромным потоком пассажиров. Если сравнить на этом этапе ситуацию с Западом, то тут общественный транспорт развивался быстрее и стал набирать большую популярность, увеличивая эффективность перевозок.

Стоит отметить, что сегодня в России не все так плохо, ведь по некоторым параметрам мы уже догоняем и опережаем европейские страны в эффективности перевозок. К примеру, можно взять московское метро, автоматизация которого самая лучшая в мире. Это позволяет перевозить огромный поток пассажиров за меньший промежуток времени. Плотность пассажиропотоков московского метрополитена в час пик достигает 6 чел./кв.м., в результате загруженность нашего метро уступает только токийскому, где наблюдается до 7 чел./кв.м. [2]

Но если с подземным транспортом, осуществляющим пассажирские перевозки в нашей стране более менее все хорошо, то с наземным ситуация обстоит гораздо хуже. На протяжении XX века наблюдался износ подвижного состава, транспортные средства не обновлялись, их надежность снизилась до невероятных значений, естественно это сопровождалось большими неудобствами. Результатом стало снижение количества пассажиров, пользующихся

наземным транспортом. На смену пришли нелегализованные автомобили-такси и маршрутные такси, что стало большой проблемой для крупных городов.

В настоящее время, в больших городах общественный транспорт не справляется с поставленными задачами, а коммерческие перевозчики не исполняют множество официальных предписаний по соблюдению безопасности дорожного движения и скоростного режима.

Разнообразие способов передвижения поспособствовало увеличению уровня автомобилизации. Например, в Европе в частности в Германии, к 2008 году, уже 60% всех поездок были исключительно автомобильными, а число автомобилей на 1000 человек составляло примерно 500. Стоит отметить, что уровень автомобилизации на тот момент в Германии был лишь немного выше, чем в других странах Европы.

В России в последние десятилетия идет активная автомобилизация (рис. 2), влекущая за собой наряду с положительными аспектами, проблемы. В частности, улично-дорожная сеть не соответствует уровню возрастающего потока автомобильного транспорта, кроме того, для рациональной работы транспортной системы города в целом, необходимо соблюдение баланса между разработкой новых маршрутов, оптимизацией существующих и интенсивностью транспортных, пешеходных и пассажирских потоков. В связи с этим активно вводятся ограничения на въезд в центр города, увеличивается количество платных парковок, и создаются отдельные полосы движения для общественного транспорта. Делая ставку на общественный транспорт, нужно создать условия для улучшения качества обслуживания пассажиров, близкие к европейским стандартам. Необходимо закупать либо производить более современные транспортные средства, а также отлаживать общую систему управления транспортными потоками и автобусами на маршрутах. [3].

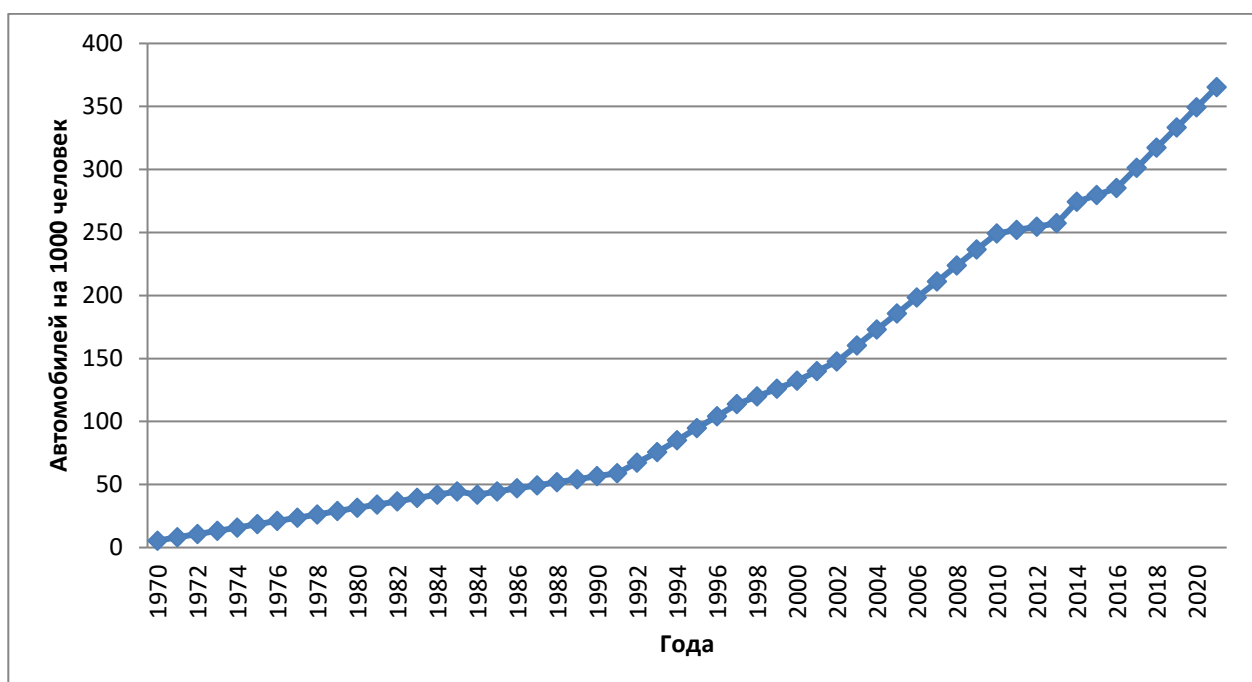


Рисунок 2 – Автомобилизация в регионах России

По графику видно, что автомобилизация с каждым годом увеличивается. Согласно официальной статистике в среднем на 8% прироста автомобильного парка приходится только 1% развития УДС. Вариантом решения данной проблемы является увеличение доли городского общественного пассажирского транспорта в транспортном потоке, а для этого необходимо создать максимально комфортные условия для его пользователей. [4]

Проанализировав историю и тенденции развития пассажирского транспорта в России и Европе, проведя сравнительную характеристику пассажирских перевозок, а также оценив увеличение автомобилизации и динамики выпуска автомобилей, можно сделать вывод, что в Европе, на сегодняшний день, применяются меры по балансированию между уровнем автомобилизации и интенсивностью транспортного потока. В России в качестве способа передвижения активно используется индивидуальный автомобиль, но поскольку улично-дорожная сеть, особенно в городах старой застройки, не соответствует по своим параметрам постоянно возрастающей интенсивности транспортного потока, это приводит к повышенной загруженности дорог, автомобильным заторам и предзаторовым ситуациям, дорожно-транспортным происшествиям, увеличению выбросов в атмосферу и ухудшению экологии.

Для того чтобы снизить негативные последствия автомобилизации, сдерживать темпы увеличения автомобильного парка, необходимо создать более комфортные условия для пассажиров городского общественного транспорта, оптимизировать наиболее развитые маршруты движения, установить рациональный интервал движения, обновить парк новыми транспортными средствами, чтобы пользование общественным транспортом было удобным, комфортным, безопасным и экологичным. [5]

Список литературы

1. Гудков, В.А. Пассажирские автомобильные перевозки // В.А Гудков, Л.Б Миротин. Учебник. М - 2006 – 448 с.
2. Епифанов, В.В. Разработка мероприятий по повышению качества перевозок на городском пассажирском автомобильном транспорте: учеб. пособие; Новосибирск – СГУПС, 2017. – 515 с.
3. Крючков, М. Т. История транспорта России (IX – начало XXI в.): курс лекций // М. Т. Крючков, Т. В. Дмитриева, О. В. Шестакова, А. А. Конов, А.А. Курасова, Н. К. Покровская–2-е изд., доп.; под общ. ред. Шестаковой О. В. – Екатеринбург : УрГУПС, 2010. – 172 с.
4. Логинова, Д.В. История автомобилизации: учеб. пособие - Сыктывкар: СЛИ, 2013 – 103 с.
5. Автостат аналитическое агенство [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения 20.03.2021)