

Пути повышения эффективности работы транспортного комплекса на примере системы «Город — Аэропорт»

Я.А. Железнов

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия

Обоснование. Основной точкой взаимодействия воздушного и других видов транспорта является аэропорт, который в этой связи непосредственно вовлекается в городскую транспортную систему вне зависимости от расположения относительно городской черты Организация доступного сообщения между городами и аэровокзалами достигается с помощью комплекса объектов инфраструктуры и параметров, обеспечивающих доступность услуг для населения, который и называется системой «Город — Аэропорт».

Цель — оценка повышения эффективности работы транспортной системы «Город — Аэропорт» в организации взаимодействия между воздушным транспортом и крупными населенными пунктами.

Методы. В работе анализируются и классифицируются виды сообщения в крупнейших по пассажирообороту аэропортах РФ. Учитываются стратификация населения регионов по доходам, среднедушевые расходы на транспортные услуги, а также административно-территориальный фактор. Отдельное внимание уделяется комплексному анализу общественного транспорта: подвижной состав, время в пути и интервалы движения, тарифы и их регуляторы, маршрутная сеть и ее классификация, информационное обеспечение сообщения.

Результаты. Был проведен комплексный анализ системы «Город — Аэропорт» на примере международного аэропорта «Курумоч» и г. Самары.

По результатам исследования можно отметить, что аэровокзал, находящийся в 15 километрах от городской черты, в настоящий момент имеет прямое соединение с городом только автомобильным транспортом: общественным транспортом и легковыми автомобилями-такси.

Общественный транспорт представлен автобусами и маршрутными такси. Подвижной состав муниципального маршрута № 78 оснащен двумя автомобилями ЛиАЗ-5293 [1]. Маршрутные такси пригородных маршрутов (№ 392 и 406) и междугороднего маршрута (№ 652), являющегося единственным маршрутом с прямым сообщением между железнодорожным вокзалом и аэропортом, оснащены автобусами малых классов. Интервалы движения сильно зависят от маршрута, так, например, интервалы между подвижным составом маршрута №78 составляют от 195 до 240 минут, на маршрутах № 406 и 392 — от 40 до 60, маршрут № 652 отправляется от конечных остановок ежечасно. При этом среднее время в пути на общественном транспорте составляет около 100 минут. Стоимость проезда зависит от тарифа перевозок и без учета льгот

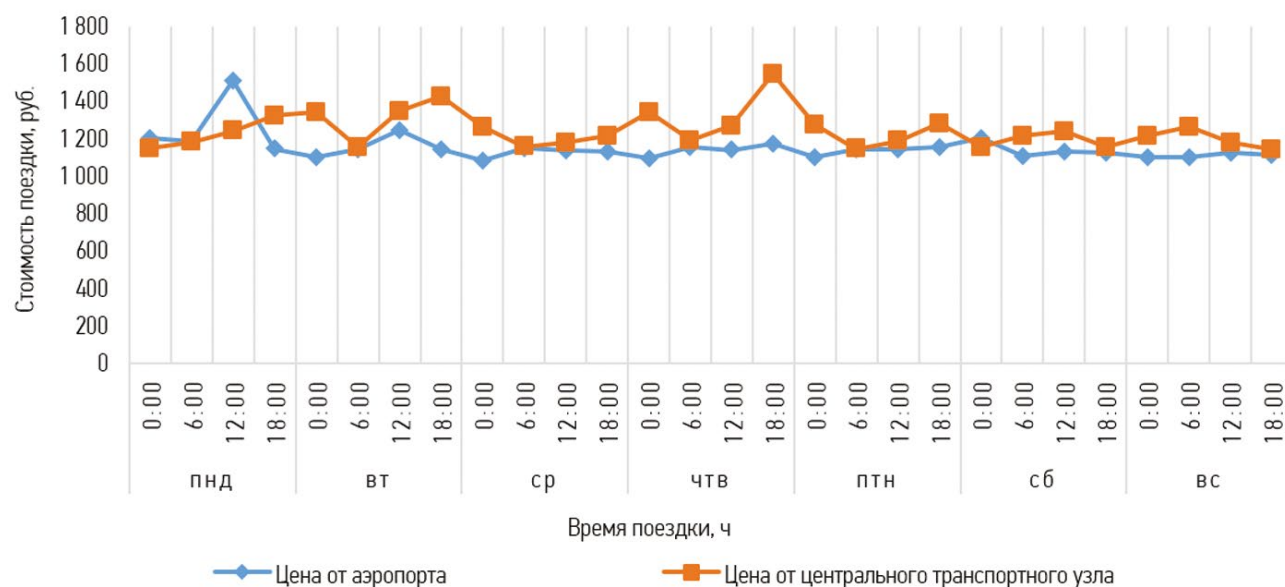


Рис. 1. Динамика цен на такси между городом и железнодорожным вокзалом

в минимальном значении составляет 35 рублей (маршрут №78), в максимальном — 240 (маршруты № 652, 652д, 652т).

Такси является альтернативным способом передвижения. В отличие от общественного, таксомоторный транспорт не имеет четкого тарифа. Из-за этого стоимость поездки зачастую может отличаться более чем на 200 рублей, при этом средняя цена одной поездки до Железнодорожного вокзала будет равна 1200–1500 рублей (рис. 1). Это происходит в зависимости от следующих факторов: дня и времени суток, спроса и соответственно предложенного количества автомобилей в радиусе от точки, указанной при заказе такси. Интервалы движения такси минимальны, время подачи такси у аэропорта составляет около 2–7 минут, а время в пути зависит от загруженности трафика, в ночные часы — около 55 минут, в дневные — 80 минут [2].

Информационное обеспечение транспортного сообщения организуется сайтами аэропорта «Курумоч» и транспортного оператора г. Самары, интернет-сервисом «Яндекс Карты» [3]. Автобусы маршрутов № 78 и 406 отслеживаются в режиме реального времени. Подвижной состав маршрута № 392 частично оснащен GPS-контроллерами. Однако до сих пор остается проблематичным отслеживание тарифов на конкретных маршрутах.

Выводы. На примере Самарской области была рассмотрена техническая и экономическая составляющие обеспечения работы системы «Город — Аэропорт». Улучшение показателей системы позволит не только увеличить транспортную доступность отдельно взятого аэропорта, но и воздушного транспорта в целом.

Ключевые слова: аэропорт; общественный транспорт; воздушный транспорт; транспортная система; транспортная доступность.

Список литературы

1. yandex.ru/maps [Электронный ресурс]. Яндекс Карты [дата обращения: 18.04.2024]. Режим доступа: <https://yandex.ru/maps>
2. taxi.yandex.ru/samara [Электронный ресурс]. Яндекс Такси [дата обращения: 18.04.2024]. Режим доступа: <https://taxi.yandex.ru/samara>
3. kuf.aero [Электронный ресурс]. Международный аэропорт «Курумоч» [дата обращения: 19.04.2024]. Режим доступа: <https://kuf.aero/>

Сведения об авторе:

Ярослав Александрович Железнов — студент, группа 1226-230301D, Институт авиационной и ракетно-космической техники; Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия. E-mail: zheleznovyaroslav1814@gmail.com

Сведения о научном руководителе:

Олег Александрович Немчинов — кандидат экономических наук, доцент; доцент кафедры организации и управления перевозками на транспорте; Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия. E-mail: nemchinoff-samara@yandex.ru