



УДК 656.132.072

THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF PUBLIC PASSENGER TRANSPORT IN SMALL CITIES

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В МАЛЫХ ГОРОДАХ

Рябов И.М. / Рябов И.М.

*d.t.s., prof. / д.т.н., проф.**Volgograd State Technical University, Volgograd, Lenin avenue, 28, 400005**Волгоградский государственный технический университет, Волгоград, пр. им Ленина, 28,
400005*

Tkachenko Ya.O. / Ткаченко Я.О.

graduate student / аспирант.

ORCID: 0000-0002-2646-6314

SPIN: 9718-8141

*Volgograd State Technical University, Volgograd, Lenin avenue, 28, 400005**Волгоградский государственный технический университет, Волгоград, пр. им Ленина, 28,
400005*

Аннотация. В работе рассмотрен анализ истории возникновения и развития общественного городского пассажирского транспорта. Дано обобщенное определение малого города. Произведен анализ истории развития общественного пассажирского транспорта на примере малого городского поселения. Выявлены основные недостатки в развитии пассажирского транспорта в малом городе.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, малый город, история развития пассажирского транспорта.

Вступление.

Жизнь современного человека в городе, малом или большом, невозможно представить без использования пассажирского транспорта. Как правило зависимость развития малого города прочно связана с развитием и оптимизации городского общественного пассажирского транспорта. Транспортная подвижность жителей любого города с течением времени увеличивается по мере роста численности населения, его доходов, развития городской территории и появления новых объектов тяготения. Соответственно, растет и средняя дальность поездок жителей города.

Необходимость совершенствования и оптимизации маршрутной сети в малых городах с целью улучшения качества организации перевозок пассажиров и удовлетворении интересов органов муниципального управления, перевозчиков всех форм собственности и пассажиров является и будет являться актуальной. Соответственно, для лучшего понимания процесса совершенствования общественного пассажирского транспорта был проведен анализ истории возникновения и развития общественного пассажирского транспорта.

Основной текст

Малый город

Размер и определение того, что представляет собой малый город, существенно варьируется в разных частях мира. В настоящее время малые города могут дифференцироваться от посёлков городского типа, деревень или сельских хуторов исходя из их экономического характера, социальной



значимости и в последнюю очередь численности населения, так как численность населения это не самый надёжный маркер городского характера поселения. Во многих районах мира, например в Индии, до недавнего времени, большая деревня могла быть населена в несколько раз большим числом людей, чем поселение имеющие статус малого города. В Англии, есть исторические города со статусом сити (малый город), которые намного меньше, чем обычные малые города. В России критерии населённого пункта, которым он должен соответствовать, чтобы получить статус малого города, варьируют в зависимости от субъекта. К примеру, самый маленький и самый молодой город РФ Иннополис в Татарстане получил статус малого города, когда в нём проживало всего 10 человек. Если обобщить законодательные критерии то, чтобы претендовать на статус малого города, населённый пункт должен иметь более 12 000 жителей, а виды деятельности не меньше 80% жителей не должны являться сельским хозяйством. Впрочем, населённые пункты, которым ранее был предоставлен статус города и которые больше не отвечают этим критериям, могут по-прежнему сохранять статус по историческим причинам.

Возникновение и развитие городского пассажирского транспорта.

Вплоть до XVI в., когда города (скорее даже поселения) были маленькими, жители по делам и в гости добирались пешком. Время шло, поселения разрастались, расстояния увеличивались и появилась первая реальная потребность в перемещении с использованием каких-либо транспортных средств. В истории возникновения и развития общественного пассажирского транспорта можно выделить пять основных этапов: конной, паровой и электрической тяги, всеобщей автомобилизации и, наконец, современный этап развития и использования информационных технологий и систем в управлении пассажирскими перевозками.

Период конной тяги начался в последней четверти XVII в. и продолжался вплоть до середины XIX в. Уже во второй половине XVII в. было организовано регулярное движение конных повозок в междугородном сообщении. К началу XVIII в. пассажиров, багаж и почту перевозили дилижансы и омнибусы, запряженные лошадьми. В конце XVIII в. в городах вместо карет стали повсеместно использоваться 15-20-местные дилижансы, омнибусы, линейки.

Однако, дороги и улицы находились в достаточно плачевном состоянии, что поездки нередко превращались в пытку. Поэтому с течением времени карету стали заменять более удобными пассажирскими вагонами, а на обычную дорогу прокладывать рельсы. Так в середине XIX в. в маленьких пока городах появилась конка, т. е. конно-железная дорога. Первая сеть конно-железных дорог была построена в 30-х годах XIX в. Появление конно-железных дорог можно рассматривать как последствие первого в истории транспорта кризиса, который возник в связи с ростом городской территории. Но их появление полностью не разрешило транспортную проблему крупных городов. Использование конных экипажей требовало более широких улиц.

В последствии, когда достаточно узкие улицы городов стали перегружать конным транспортом, были сделаны первые попытки использования паровой тяги. Паровая тяга от конной отличалась большей экономичностью и провозной



возможностью. Паровички могли тянуть за собой несколько вагонов, но сильно загрязняли воздух, были пожароопасные и имели слишком низкие тягово-динамические показатели.

В последствии разгрузки улиц в Лондоне в 1863 г. первые городские железные дороги с паровой тягой были проложены под землей в тоннелях и получили название Metropolitan-Way (дословно переводится - столичная железная дорога). Однако, желающих попутешествовать по задымленным туннелям было очень мало. Пассажиры в большинстве своем предпочитали наземный транспорт. Множество усилий было затрачено на первую постройку таких дорог в Лондоне изобретателем и предпринимателем О'Тремом, поэтому они получили название Tram-Way (дороги Трема). В последствии, метрополитеном стали называться все внеуличные городские железные дороги, а трамваем - уличные.

После изобретения электродвигателя и способов передачи электроэнергии на расстояние стали активно использовать электрическую тягу. В 1880 г. русский изобретатель Ф. А. Пироцкий первый испытал способ передачи электроэнергии по рельсам. Испытания прошли успешно. А в Берлине в 1879 г. уже был выпущен в опытную эксплуатацию маленький участок путей для электрического трамвая. Первый же в России (тогда Российской империи) электрический трамвай был пущен только в 1892 г в Киеве.

Появление электрической тяги существенно расширило перспективы развития метрополитенов. В 1882 г. в Германии на линии Берлин - Шпандау был опробован первый опытный образец безрельсового экипажа с электродвигателем, питающийся от контактных проводов - прообраз современного троллейбуса. Первый отечественный троллейбус появился в 1933 г.

Период электрической тяги начался в конце XIX в. и получил наибольшее развитие в первой четверти XX в. Преимущества электрической тяги перед другими видами очевидны, она развивается и будет развиваться в дальнейшем.

Период автомобилизации начался с 1920-х гг., но темпы, за исключением США, были достаточно низкими. Массовое развитие автомобилизации началось только в 50-е годы, после окончания войны. Мировой автомобильный парк непрерывно растет благодаря тем преимуществам, которыми обладает автомобиль: высокая маневренность, хорошие тягово-динамические показатели, возможность беспересадочной поездки, высокий транспортный комфорт. В результате нерегулируемой автомобилизации промышленно развитых стран маршрутизированный транспорт терял до недавнего времени пассажиров и свертывался. В крупных городах легковые автомобили из-за малой провозной возможности не могли освоить возникающие пассажиропотоки даже на самых современных автомагистралях. В этих условиях возвращение к развитию маршрутизированного транспорта считается единственным выходом из транспортного кризиса.

В нашей стране развитию общественного маршрутизированного транспорта уделялось особое внимание. Сущность задачи на современном этапе его развития сводится к разработке новых методов организации движения



пассажи́рского транспорта на основе автоматизированных систем управления движением; совершенствованию традиционных видов городского пассажирского транспорта, включая изменение конструкции подвижного состава и путевых устройств; разработке новых видов маршрутизированного пассажирского транспорта. Наиболее характерными чертами современного периода являются: специализация городских улиц и дорог по назначению и виду движения с целью повышения однородности транспортных потоков; системный подход к решению вопросов городской транспортной сети в свете увязки и резервирования линий всех видов городского транспорта; максимальное исключение конфликтных точек и разводка транспортных потоков в разных уровнях; развитие городских скоростных дорог.

Развитие общественного пассажирского транспорта на примере малого городского поселения Иловля

Как уже отмечалось, многие крупные поселения не имеют официального статуса города, хотя обладают достаточно большой территорией, например, посёлок городского типа Иловля. Он расположен в Иловлинском районе Волгоградской области и является центром района, однако не имеет статуса города.

Население района составляет 33303 человек, малого городского поселения Иловля – 11489 человек. Для сравнения укажем, что в малом городе Серафимович Волгоградской области численность населения составляет 9052, т.е. на две тысячи человек меньше, а в малом городе Петров Вал проживает только на тысячу больше, чем в Иловле.

Развитие внутригородского общественного пассажирского транспорта в Иловле началось относительно недавно – в 2007 году заработал первый маршрут общественного транспорта «Центр-Песчанка». До 2007 г. были только междугородние перевозки, автобусы следовали с автовокзала.

В настоящее время перевозку пассажиров в поселении осуществляют частные перевозчики. Администрация района, как правило, проводит конкурс на право получения свидетельства об осуществлении пассажирских перевозок на маршрутах муниципального района.

Маршруты движения общественного пассажирского транспорта только внутри малого города на настоящий момент – отсутствуют. Имеется 3 маршрута общественного пассажирского транспорта, которые осуществляют перевозку пассажиров внутри поселения и между поселениями.

Маршрут №1 «Иловля – х. Колоцкий» протяжённостью 8 км из них 4 км внутри посёлка Иловля. Промежуточные остановочные пункты: ост. "Пирамида", ост. МЧС, ост. маг. МАН. Маршрут № 2 «Иловля - Песчанка» протяжённостью 8 км. Промежуточные остановочные пункты: ост. маг. МАН, ост. Поликлиника, ост. Вокзал, ост. ЦРБ. Маршрут № 3 «Иловля – х. Авилов» протяжённостью 12,5 км. Промежуточные остановочные пункты: х. Желтухино, с. Тары.

Ещё 9 маршрутов являются междугородними: от вокзала Иловли до вокзалов в других городах. В нашем случае от остановки отправления междугороднего пассажирского транспорта, т.к. вокзал в малом городе Иловля



был закрыт еще 2013 году. Здание автовокзала было сдано в аренду.

До 2012 г. в Иловле автобусные междугородние перевозки обслуживал филиал Государственного Унитарного предприятия «Волгоградское областное пассажирское автотранспортное предприятие №2». Начиная с 2012 г. перевозку пассажиров в Иловлинском районе осуществляют только индивидуальные предприниматели. Согласно федеральному закону от 06.10.2003 (ред. от 25.11.2013 г). № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» обеспечение сельского населения пассажирским транспортом полностью возложена на район. В результате с 2014 г. финансирование автопредприятий по сельским маршрутам из областного бюджета прекращено.

Отмена транспортного обслуживания сельских маршрутов становится одной из причин вымирания сел и деревень. Крупных перевозчиков активно подменяют мелкие частные фирмы. Как правило, частники идут на востребованные маршруты с устойчивыми пассажиропотоками. Банкротами себя объявили ПАТП в 26 районах Волгоградской области аналогичная картина наблюдается и в Астраханской области.

Заключение и выводы.

Малыми городами, с исторической точки зрения, в разные периоды времени могли называться все города, которые на данный момент времени являются большими или даже городами-миллионниками. Процесс их развития, как уже упоминалось ранее, прочно связан с развитием общественного пассажирского транспорта. Например, в историческом ракурсе появление электрического трамвая привело к созданию таких систем общественного пассажирского транспорта, которые сделали городские поездки более скоростными и относительно пассажирских перевозок гужевым транспортом более дешевыми. Впоследствии, создание достаточно мощных систем общественного транспорта обеспечило пространно-территориальный рост городов за счет освоения пригородных территорий. Этот процесс представляет собой - процесс присвоения общественным пассажирским транспортом городских и пригородных территорий. Такие города, ориентированные на общественный транспорт, доминировали в период с 1890-х по 1950-е гг., а в Советском Союзе – вплоть до 1990-х гг.

Актуальной проблемой на общественном пассажирском транспорте в малом городе была и остается, проблема невысокой эффективности работы муниципальных транспортных предприятий. Муниципальный общественный пассажирский транспорт часто становится убыточным. Доходы с продажи билетов, чаще всего, не могут обеспечить даже эксплуатационные расходы и составляют около 25-30 % расходов.

Сетка маршрутов коммерческого пассажирского транспорта по состоянию на 2018 год развита достаточно обширно только в больших городах, и жителям достаточно выйти на ближайшую дорогу и воспользоваться услугами маршрутного такси, т.к. фактически данный вид транспорта не имеет привязки к конкретным остановочным пунктам и совершает остановки по требованию практически в любом удобном для пассажира месте. Однако, в малых городах



такой вид транспорта предполагает меньшую интенсивность движения, и нередко, движется согласно часам работы в утреннее и вечернее время, в часы «пик».

В подавляющем большинстве малых городов, автобус большой, либо малой вместимости (маршрутное такси) является единственным видом общественного пассажирского транспорта. Автобусы осуществляют транспортную связь на всей территории города и способствуют объединению всех его районов.

Основными недостатками существующей на данный момент организации перевозок на ГПТ в малых городах являются: убыточность услуг; низкое качество перевозок, неэффективное использование подвижного состава; слабые инвестиционные возможности; переизбыток предложения перевозочных услуг на прибыльных маршрутах и недостаток на убыточных. Ситуацию усугубляет сильная изношенность подвижного состава; неэффективная работа муниципальных перевозчиков, зачастую работающих в убыток, отсутствие единого диспетчерского центра управления общественным пассажирским транспортом, неудовлетворительное состояние инфраструктуры маршрута; ухудшение экологии, снижение безопасности на обслуживаемых маршрутах; плохая координация работы перевозчиков различных форм собственности. Автобусы переполнены в часы «пик» и практически пустые в часы спада пассажиропотока.

Все эти факторы снижают привлекательность городского пассажирского транспорта и при наличии альтернативы, склоняют выбор жителей в пользу личного автотранспорта.

Литература:

1. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ [Электронный ресурс]: Федеральный закон Российской Федерации от 13.07.2015 № 220-ФЗ (посл. ред.). – [Москва, 2015]. – Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Гудков, В.А. Пассажирские автомобильные перевозки: учебник для вузов / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев; отв. ред. В.А. Гудков. - Москва: Горячая линия - Телеком, 2004.- 448 с.

3. Подход к совершенствованию организации перевозок пассажиров в малых городах / С.В. Данилов, Я.О. Ткаченко, И.М. Рябов, А.В. Куликов // Прогресс транспортных средств и систем – 2018 : материалы междунар. науч.-практ. конф. (г. Волгоград, 9-11 октября 2018 г.) / редкол.: И. А. Каляев, Ф. Л. Черноусько, В. М. Приходько [и др.] ; ВолгГТУ, РФФИ, «ФНПЦ «Титан–Баррикады». - Волгоград, 2018. - С. 213-214.

4. Рябов И. М., Кашманов Р. Я. Современное состояние транспортных сетей общественного пассажирского транспорта малых городов // Молодой ученый. — 2017. — №51. — С. 82-85. — URL <https://moluch.ru/archive/185/47386/> (дата обращения: 14.12.2019).

**References:**

1. Vneseniye izmeneniy v otdel'nyye zakonodatel'nyye akty RF [Elektronnyy resurs]: Federal'nyy zakon Rossiyskoy Federatsii ot 13.07.2015 № 220-FZ (posl. Red.). - [Moskva, 2015]. - Dostup iz sprav.– pravovoy sistemy «Konsul'tantPlyus».
2. Gudkov, V.A. Passazhirskiye avtomobil'nyye perezovki: uchebnik dlya vuzov / V.A. Gudkov, L.B. Mirotin, A.V. Vel'mozhin, S.A. Shiryayev; otv. red. V.A. Gudkov. - Moskva: Goryachaya liniya - Telekom, 2004.- 448 s.
3. Podkhod k sovershenstvovaniyu organizatsii perezovok passazhirov v malykh gorodakh / S.V. Danilov, YA.O. Tkachenko, I.M. Ryabov, A.V. Kulikov // Progress transportnykh sredstv i sistem - 2018: materialy mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (g. Volgograd, 9-11 oktyabrya 2018 g.) / redkol .: I. A. Kalyayev, F. L. Chernous'ko, V. M. Prikhod'ko [i dr.]; VolgGTU, RFFI, «FNPTS« Titan – Barrikady ». - Volgograd, 2018. - S. 213-214.
4. Ryabov I. M., Kashmanov R. YA. Sovremennoye sostoyaniye transportnykh setey obshchestvennogo passazhirskogo transporta malykh gorodov // Molodoy uchenyy. - 2017. - №51. - S. 82-85. - URL <https://moluch.ru/archive/185/47386/> (data obrashcheniya: 14.12.2019).

Abstract. *The paper analyzes the history of the emergence and development of public urban passenger transport. A generalized definition of a small city is given. The analysis of the history of the development of public passenger transport on the example of a small urban settlement. The main shortcomings in the development of passenger transport in a small city are identified.*

Key words: *passenger transport, small town, the history of the development of passenger transport.*

Научный руководитель: д.т.н., проф. Рябов И.М.

Статья отправлена: 15.12.2019 г.

© Ткаченко Я.О.