



Электронное научное издание
«Ученые заметки ТОГУ»
2014, Том 5, № 2, С. 197 – 200

Свидетельство
Эл № ФС 77-39676 от 05.05.2010
[http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/
ejournal@khstu.ru](http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/ejournal@khstu.ru)

УДК 656.072

© 2014 г. **Н. Н. Мартыненко,**
П. П. Володькин, д-р экон. наук

(Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск)

ТРАНСПОРТНАЯ ПОДВИЖНОСТЬ ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ Г. ХАБАРОВСКА

Процесс изучения спроса со стороны населения на передвижение является крайне сложным и представляет собой многофакторную модель, поэтому планирование маршрутной сети должно осуществляться с учетом как экономических параметров, так и социальных.

Ключевые слова: транспорт, пассажироперевозки, подвижность населения.

N. N. Martinenko, P. P. Volodkin TRANSPORT URBAN MOBILITY FOR EXAMPLE Khabarovsk

The process of learning demand of the population for the movement is extremely complex and is a multi-factor model, so plan a route network should take into account both economic parameters, and social.

Keywords: transportation, passenger transportation, mobility of the population.

В настоящее время формирование тарифной политики осуществляется без учета платежеспособности населения и спроса на перевозки. Планирование перевозок базируется на данных об объемах перевозок и выполненных пассажирокилометрах. Однако, этих данных не достаточно, чтобы организовать производство услуг, максимально соответствующих спросу на поездки.

С целью изучения подвижности населения города Хабаровска, и определения факторов, оказывающих наибольшее влияние на данный показатель, кафедрой ЭАТ в период 2008-2010гг. проведены исследования потребностей жителей в услугах ГПТ. Определены следующие показатели: транспортная подвижность населения отдельно в будние и выходные дни, пешая подвижность населения, предпочтение населения к пользованию видами транспорта, величина расходов на индивидуальный транспорт, величина расходов на общественный транспорт.

В качестве метода сбора информации использован анкетный опрос. В основе метода лежит исследование выборки генеральной совокупности. В качестве обязательного условия выступает требование соответствия структуры выборки структуре генеральной совокупности. Выборка носит случайный характер. Исследование основано на домашнем интервьюировании респондентов, проживающих в микрорайоне застройки 1980 гг.

Пробный образец анкеты содержал 7 вопросов. Каждому вопросу соответствовало несколько вариантов ответов для упрощения систематизации и обработки полученной информации. Анкета подверглась апробации и корректировки. Опрос выявил, что респонденты не ведут точного учета израсходованных денежных средств на использование услуг ГПТ и затрудняются посчитать количество поездок, совершаемых за месяц. Для определения транспортной подвижности населения, мы уменьшили временной период до одной недели. Для работающего населения и учащихся поездки носят системный характер. Зная величину транспортной подвижности за неделю, не составляет труда рассчитать данный показатель за месяц и год.

В анкетном листе дано определение поездки. Поездка - перемещение с момента входа в транспортное средство до момента выхода из него. В данной статье, целесообразно использовать термин «учетная поездка» - поездка, имеющая отражение в учете, т.е. оплаченная. Если респондент осуществлял пересадку, соответственно, он совершал две поездки.

В ходе исследования, мы разделили все передвижения на поездки с использованием: городского пассажирского транспорта, личного автомобиля, пешие. А так же на передвижения, совершаемые в будние и в выходные дни; трудовые и культурно-бытовые. Для настоящего исследования, наибольший интерес представляют данные о количестве поездок с использованием ГПТ.

Респонденты классифицированы по возрасту и занятости в трудовой деятельности. Целесообразность выделения различных групп граждан определялась гипотезой, которая нашла подтверждение в ходе исследования, что различные группы обладают различной транспортной подвижностью.

Выделены следующие группы: дети (возраст до 17 лет, дошкольный и школьный возраст), студенты (возраст от 17 до 23 лет), работающие (возраст от 23 до 55 лет), пенсионеры и работающие пенсионеры (старше 55 лет женщины, 60 лет – мужчины).

В России различают следующие возрастные контингенты (группа лиц, объединенных двумя признаками: возрастом и каким-либо социально-экономическим или другим признаком): школьный (от 7 до 15 лет), трудоспособный (от 16 до 59 лет – мужчины, от 16 до 54 лет – женщины). Полученная в ходе исследования классификация близка к принятой в России. Однако, треть опрошенных пенсионеров

занимаются трудовой деятельностью. В свою очередь, работающих, в том числе работающих пенсионеров, мы подразделили ещё на 4 подгруппы по категориям персонала: руководители, специалисты, другие служащие, рабочие. В табл. 1 приведена структура подвижности, выявленная опросом.

Таблица 1

Структура подвижности населения города Хабаровска в зависимости от возрастного контингента

Возрастной контингент		Количество опрошенных	Среднее количество поездок, совершаемых одним человеком в неделю на ГПТ			
			Рабочие дни		Выходные дни	
Занятость	Лет		Трудовые поездки	Культ/быт поездки	Трудовые поездки	Культ/быт поездки
Дети	до 17	20	-	3	-	2
Студенты	от 17 до 23	50	4,2	4,4	-	8
Работающие женщины	от 23 до 55	150	5,0	0,93	0,53	2
Работающие мужчины	от 23 до 60	130	4,3	0,31	0,15	0,92
Пенсионеры неработающие	от 55	180	1,22	1,61	-	0,89
Пенсионеры работающие	от 55	80	2,3	0,5	1,25	1,75
Среднее значение коэффициента подвижности			2,83	1,8	0,32	2,42

Распределение поездок показывает, что в будние дни преобладают трудовые поездки, а в выходные дни преимущественно осуществляются культурно-бытовые поездки. Студенты проявляют наибольшую активность в выходные дни. В рабочие дни, наблюдается примерно одинаковое соотношение трудовых и культурно-бытовых поездок. Работающие женщины совершают наибольшее количество поездок в неделю, по сравнению с остальными возрастными контингентами. В выходные дни, женщины более чем в два раза чаще используют услуги ГПТ, чем мужчины. Пенсионеры неработающие 3,72 совершают наименьшее количество поездок. Пенсионеры, работающие в среднем, совершают на 2 поездки в неделю больше, чем неработающие пенсионеры.

Среднее значение коэффициента подвижности в целом по всем группам составляет 7,4 поездки в неделю. По мнению автора, на величину данного показателя, оказало значительное влияние ограничение семейного бюджета потребителя. Так потребитель с большим уровнем доходов предпочитает перемещение на личном автомобиле, а потребитель с низкими доходами экономит на проезде.

Следует согласиться с Э. А. Сафроновым, что «существующие традиционные методы транспортных обследований расселения, подвижности, пассажиропотоков лишь фиксируют достигнутый уровень транспортного обслуживания. Для выявления действительных потребностей населения в транспортном обслуживании и их прогнозирования нужны новые методы исследования». По причине того, что процесс изучения спроса со стороны населения на передвижение является крайне сложным и представляет собой многофакторную модель, то планирование маршрутной сети должно осуществляться с учетом как экономических параметров, так и социальных.

Список литературы

- [1] Сафронов Э.А. Транспортные системы городов и регионов. – Омск, 2000. – 220 С. 37
- [2] Володькин П.П. Методология формирования и управления муниципальной автотранспортной системой. Изд-во «Дальнаука». Владивосток, 2011.