
ISSN 2306-1561

Automation and Control in Technical Systems (ACTS)

2014, No 3, pp. 34-47.

DOI: 10.12731/2306-1561-2014-3-4



Suburban Planning and Organization of Intersubjective Bus Services in the Moscow Region

Bludyan Norayr Ogenesovich

Russian Federation, Doctor of Technical Sciences, Professor, Head of Department «Road transport».

State Technical University – MADI, 125319, Russian Federation, Moscow, Leningradsky prospekt, 64. Tel.: +7 (499) 151-64-12. <http://www.madi.ru>

ap@madi.ru

Ayriev Radion Sarkisovich

Russian Federation, assistant vice president for corporate projects.

Group of Companies "Chance-Auto", 107113, Russian Federation, Moscow, Sokolniki Val, 1a, Tel: +7 (499) 795-39-75, <http://schanceauto.ru>

ayrievrs@mail.ru

Abstract. The article describes the suburban approaches to passenger transport system in the Moscow region. The basic problems of regulation and organization of passenger transport in suburban. The problems of the organization and the individual characteristics of intersubjective bus transportation between Moscow and the Moscow Region settlements.

Keywords: suburban, inter-regional bus service, route, registry, bus.

ISSN 2306-1561

Автоматизация и управление в технических системах (АУТС)

2014. – № 3. – С. 34-47.

DOI: 10.12731/2306-1561-2014-3-4



УДК 656.025

Агломерационное планирование и организация межсубъектных автобусных перевозок в Московском регионе

Блудян Норайр Оганесович

Российская Федерация, доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки».

ФГБОУ ВПО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», 125319, Российская Федерация, г. Москва, Ленинградский проспект, д.64, Тел.: +7 (499) 151-64-12, <http://www.madi.ru>

ap@madi.ru

Айриев Радион Саркисович

Российская Федерация, заместитель вице-президента по корпоративным проектам.

Группа Компаний «Шанс-Авто», 107113, Российская Федерация, г. Москва, Сокольнический Вал, д.1а, Тел: +7 (499) 795-39-75, <http://schanceauto.ru>

ayrievers@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены агломерационные подходы к организации пассажирской транспортной системы в Московском регионе. Проанализированы основные проблемы регулирования и организации пассажирского транспорта в агломерациях. Рассмотрены проблемы организации и отдельные характеристики межсубъектных автобусных перевозок между г. Москва и населенными пунктами Московской области.

Ключевые слова: агломерация, межрегиональные автобусные перевозки, маршрут, реестр, автобус.

1. Введение

Агломерация является социально-экономической и территориальной системой современной России. Крупные города и сформировавшиеся на их основе агломерации становятся наиболее значимыми элементами системы расселения. В России с ее территорией и расстояниями агломерации особенно актуальны. Агломерации

обеспечивают экономическую связанность территорий и комплексное развитие инфраструктуры.

В последние годы получают все большее развитие исследования различных проблем и аспектов сущности агломераций, закономерностей их формирования и функционирования.

Согласно исследованиям [1], из 52 городских агломераций России, 43 находятся в Европейской части, где сеть городов охватывает почти все пространство, образуя агломерационные сгущения в главных узлах расселения. В Азиатской части страны расположено всего 9 агломераций, в том числе 8 – в Сибири и 1 – на Дальнем Востоке. Формирование агломераций позволяет решить ряд проблем крупного города за счет его разгрузки и при этом приблизить уровень развития окружающих поселений к городскому. Крупный город в агломерации обретает новые возможности для решения своих проблем, таких как размещение производства, расселение людей, создание мест массового отдыха, устройство сложных транспортных сооружений и объектов коммунального хозяйства. В агломерации происходит деконцентрация и более сбалансированное социально-экономическое развитие, реализуется скоординированная система территориального планирования и использования земель с учетом их градостроительной ценности. Агломерация подразумевает согласованную экологическую политику, создание единой транспортно - логистической сети и т.д.

2. Оценка агломерационного развития регионов страны

На данном этапе развития страны получают все более широкое развитие исследования проблем развития агломераций. В исследовании [2] поставлена и решена задача оценки степени агломерированности регионов страны. Разработана методическая база определения регионов с высоким уровнем агломерационного потенциала, а также определения динамики агломерационного процесса, т.е. развития и деградации (распада). При отборе показателей агломерационного развития региона авторами были применены следующие принципы:

1. Принадлежность показателей к характеристикам развитой агломерации.
2. Наличие официальной статистики для возможности расчета динамики интегральной оценки по показателям, а также об абсолютных величинах показателей на расчетный год.

В соответствии с указанными принципами авторами было установлено 16 показателей, которые позволяют рассматривать региональный агломерационный процесс в его комплексности.

В числе указанных показателей использован также транспортный: «отправление пассажиров ж/д транспортом общего пользования», а в качестве отраслей – маркеров наряду с другими приняты «транспорт и связь», и «ремонт автотранспортных средств». Установлено, что для агломераций эффект достигается не только в суммировании потенциалов нескольких территориальных образований в составе агломерации за счет минимизации транспортных издержек, но и в достижении максимальной эффективности за счет перераспределения ресурсов и минимизации издержек. Это

именно то свойство, которое превращает городские агломерации в точки экономического роста, тем самым обеспечивая социально – экономическое развитие всего региона.

Выделены 4 критерия агломерированности региона:

1. Концентрация населения и производства.
2. Концентрация экономической и социальной инфраструктуры и управления.
3. Концентрация научно – технической деятельности и образования.
4. Повышенное качество жизни.

В результате приведенных расчетов и группировки получено, что в наивысший уровень агломерационного развития попали 5 регионов: Санкт-Петербургская, Московская, Екатеринбургская, Тюменская и Нижегородская.

3. Анализ проблем функционирования и развития пассажирской транспортной системы Московской агломерации

Московская агломерация – это крупнейшая агломерация, в состав которой входит территория Москвы и Московской области. В рамках агломерации существуют устойчивые функциональные связи и функционирует единая транспортная система. Территориальный транспортный комплекс Московской агломерации включает в себя транспортную сеть Москвы и Московской области. Транспортная система в Московской агломерации попадает под управление различных ведомств и административно-территориальных единиц. Московская область и Москва самостоятельно регулируют и организывают транспортное обслуживание населения в рамках своих компетенций. Наряду с этим органы местного самоуправления Московской области также осуществляют регулирование и организацию транспортного обслуживания населения в границах муниципального образования. Ряд вопросов функционирования транспортной системы регулируются на государственном уровне, т.е. федеральными нормативно-правовыми актами [3]. Указанные обстоятельства вошли в прямое противоречие агломерационной форме расселения в Московском регионе (агломерации).

Характерной чертой Московской агломераций являются маятниковые миграции. В будни на работу и учебу в Москву из Московской области ежедневно приезжают до 1 млн. чел, а после работы возвращаются обратно в Московскую область. Поэтому особое значение среди связей в рамках агломерации приобретают маятниковые трудовые и культурно-бытовые поездки, что предполагает возрастающее развитие в пределах агломераций различных видов пассажирского транспорта.

Система пассажирского транспорта - одна из важнейших подсистем транспортной системы агломерации, от функционирования и развития которой зависит качество жизни населения, эффективность работы отраслей экономики крупнейших городов и иных поселений. Пассажирская транспортная система Московской агломерации представлена: городским наземным электротранспортом (трамвай, троллейбус), автобусом, метрополитеном, таксомоторными предприятиями, пригородным автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом.

Городской наземный пассажирский транспорт общего пользования г.Москвы находится в ведении государственного унитарного предприятия ГУП «Мосгортранс». ГУП «Мосгортранс» - основной в столице и крупнейший в Европе оператор системы наземного городского пассажирского транспорта. Услугами городского наземного общественного транспорта столицы ежедневно в рабочие дни пользуются более 5,5 миллионов человек, что составляет примерно 35% от общего объема пассажироперевозок, осуществляемых в городе общественным транспортом.

Государственное унитарное предприятие города Москвы «Московский метрополитен» является основой транспортной системы столицы. Он надежно связывает центр города с промышленными районами и жилыми массивами. На сегодняшний день доля Московского метрополитена в перевозке пассажиров среди предприятий городского пассажирского транспорта столицы составляет 56%. В среднем ежедневно услугами метрополитена пользуются более 7 миллионов пассажиров, а в будние дни этот показатель превышает 9 миллионов.

На всех направлениях Московской железной дороги в границах Москвы и Московской области пригородные перевозки осуществляет ОАО «Центральная пассажирская пригородная компания» (ОАО «ЦППК»).

ОАО «ЦППК» является крупнейшим перевозчиком пассажиров среди пригородных пассажирских компаний России. Доля компании в пригородных пассажирских перевозках в Московском железнодорожном узле составляет более 80%, а ее доля в пригородных пассажирских железнодорожных перевозках по России - 60%. Поскольку компания является субъектом естественных монополий, она подлежит государственному регулированию через установление тарифа. Это означает, что г. Москва и Московская область, заказывая у ОАО «ЦППК» транспортное обслуживание, устанавливают тариф на перевозку. При этом субъект нормативно обязан обеспечивать субсидирование выпадающих доходов, возникающих вследствие регулирования цен на услуги ОАО «ЦППК».

Государственное унитарное предприятие пассажирского автомобильного транспорта Московской области ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» - крупнейший автомобильный перевозчик, осуществляет перевозки жителей Московской области и города Москвы. Компания обслуживает более 1200 городских, пригородных и междугородних маршрутов регулярного сообщения, общей протяженностью более 30 тысяч километров, при этом ежедневно перевозится более 2 миллионов пассажиров. Маршрутная сеть ГУП МО "Мострансавто" охватывает всю Московскую область.

В Московской агломерации нет системы единого транспортного управления перевозками. В управлении перевозками участвуют множество ведомств, в том числе частные компании, занимающиеся автобусными и таксомоторными перевозками. В рамках агломерации работа разных видов транспорта не скоординирована и не интегрирована в единую систему. В этих условиях трудно проводить единую политику, как в построении маршрутной сети, так и в развитии материально-технической базы агломерации.

Проведенные до настоящего времени исследования транспортной системы Московского региона были направлены, в основном, на решение проблем в рамках отдельных субъектов [4,5,6,7,8,9].

В последнее десятилетие отечественными исследователями проведены первые исследования, посвященные проблемам функционирования и совершенствования деятельности пассажирского транспорта с позиций агломерационного расселения [10,11]. В работе [10] рассмотрены организационные и экономические аспекты пассажирского транспорта Московской агломерации. В работе автор на основе анализа транспортной системы региона и зарубежного опыта ставит задачу разработки концепции эффективной городской пассажирской системы, в основе которой предлагается проектное управление. Предложены методические основы прогнозирования внутренних и внешних пассажиропотоков. В качестве основного метода решения транспортных проблем в агломерациях предложена «магистрализация сетей городского и пригородного железнодорожного транспорта». По мнению автора, это решит проблему беспересадочных передвижений между городом и пригородом наиболее эффективным способом. В качестве единого органа агломерации по управлению транспортной системой, в том числе грузовой, предлагается Окружной транспортный комитет на уровне ЦФО. В качестве примера агломерационной задачи проведена оптимизация размещения городских аэровокзалов для перевозки авиапассажиров.

Согласно [11] к основным проблемам пассажирского транспорта в агломерациях отнесены:

1. Социальные.
2. Инфраструктурные.
3. Компаний-перевозчиков на рынке транспортных услуг.
4. Обеспечение безопасности, качества перевозок.

Проблемы социального характера связаны непосредственно с обществом и его потребностями. Сохранение платежеспособного спроса и приемлемых тарифов на оказываемые услуги и соответствие подвижного состава потребностям всех категорий граждан.

Проблемы инфраструктуры городов в составе агломераций связаны непосредственно с транспортной сетью городов в составе агломераций и ее состоянием:

1. Старение инфраструктуры города, неудовлетворительное состояние дорог.
2. Рост автомобилизации, перегрузка пропускной способности дорог, как ядра агломерации, так и во всей системе.
3. Несовершенство сети агломерации дублирование маршрутов, перегруженность основных магистралей и ядра агломерации.
4. Незначительная роль рельсового транспорта, его фактически неразвитость в масштабах агломерации.

Проблемы компаний-перевозчиков обусловлены необходимостью оптимизации затрат на оказание транспортных услуг при повышении их качества. Старение

подвижного состава требует выработки механизма исключения из рынка транспортных услуг перевозчиков, подвижной состав которых не удовлетворяет требованиям безопасности. Безопасность и качество оказания пассажирских транспортных услуг требуют усилить контроль за деятельностью компаний-перевозчиков, разработка инструментария воздействия на недобросовестные компании.

4. Организация межсубъектных автобусных перевозок в Московской агломерации

К одним из наиболее актуальных проблем транспортной системы в Московской агломерации относится организация межрегиональных автобусных перевозок пассажиров. В отличие от городских и пригородных перевозок организация межрегиональных пассажирских перевозок зависит от системы нормативно-технического и государственного регулирования, как на федеральном, так и на региональных уровнях. Рассмотрим существующие проблемы функционирования межрегиональных маршрутов в целом в стране и конкретно связывающие регионы РФ с г. Москва.

В настоящее время организацию деятельности пассажирского автомобильного транспорта регулируют ряд нормативно-правовых актов. Согласно основному документу в сфере автомобильного транспорта Федеральному закону Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" перевозки пассажиров и багажа подразделяются на регулярные перевозки, перевозки по заказам и перевозки легковыми такси. Регулярные перевозки пассажиров и багажа могут осуществляться с посадкой и высадкой пассажиров, как только в установленных остановочных пунктах по маршруту, так и в любом незапрещенном правилами дорожного движения месте.

Утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. №112 г.Москва «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» устанавливаются конкретные требования и порядок организации регулярных автобусных перевозок и перевозок по заказу. Более подробно регламентированы требования к содержанию расписаний, остановочным пунктам, оборудованию транспортных средств и т.д. Во исполнение требований, вытекающих из указанных «Правил», Минтранс РФ были утверждены и введены в действие соответствующие требования к оборудованию автовокзалов. Этим документом установлены требования к оборудованию автовокзалов, помещений для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок, перронами отправления и прибытия автобусов, посадочными площадками и площадками для высадки пассажиров.

Основным инструктивным документом, регламентирующим в настоящее время систему и порядок организации межрегиональных автобусных маршрутов, является приказ Минтранса РФ [12].

Порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации разработан в целях обеспечения безопасности перевозок и качества обслуживания пассажиров, создания цивилизованного рынка транспортных услуг. Документ предназначен для упорядочения процедуры открытия регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации, установления единых подходов, процедур взаимодействия, последовательности и сроков выполнения работ, связанных с открытием маршрутов. Предусмотрено, что открытие регулярных маршрутов производится по согласованию с заинтересованными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а инициаторами открытия могут выступать юридические лица и индивидуальные предприниматели, имеющие соответствующие лицензии. Министерство транспорта Российской Федерации на основании утвержденных паспортов маршрутов формирует общий «Реестр» регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации. Правительством г.Москвы принято Постановление Правительства Москвы от 18 января 2005 г. № 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г.Москвы» установлен порядок согласования регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов и временное положение о пунктах отправления и прибытия автобусов. Порядок распространяется на регулярные межрегиональные и международные автобусные маршруты, проходящие по территории г. Москвы. Объектами согласования маршрутов являются: пункты посадки и высадки пассажиров в г. Москве, трасса движения маршрута по территории г. Москвы и расписание прибытия и отправления автобусов в г. Москве. После рассмотрения представленного комплекта документов Департамент транспорта г. Москвы согласовывает открытие маршрута на срок от 1 до 3 лет или аргументирует отказ в согласовании маршрута.

Согласно временному положению установлены единые минимальные требования к пунктам отправления и прибытия автобусов.

Анализ вышеприведенной действующей нормативной базы, регламентирующей организацию межрегиональных (междугородных) перевозок, показывает ее несовершенство, несогласованность между собой. Исполнение отдельных положений на практике не осуществляется. Фундаментальные причины, порождающие серьезные проблемы в организации межрегиональных автобусных перевозок, заключаются в отсутствии научно-технических обоснований элементов системы, понятных и однозначно трактуемых положений действующей нормативной и законодательной базы. Нет четких регламентов разделения полномочий между федеральными и региональными органами власти.

Определяющим из всех этих недостатков является механизм указанного приказа Минтранса РФ [12], выполнение которого практически невозможно по причине излишней его бюрократизации. Рассмотренный акт г.Москвы во многом противоречит федеральному приказу, а по отдельным его положениям практически не выполняется.

Аналогичная ситуация с транспортным регулированием на территории Московской области. Основной закон по пассажирскому транспорту [13] регулирует не

только организацию внутрисубъектных перевозок, но и межрегиональных, связывающих область с г.Москва. Указанное положение противоречит федеральному законодательству и является, в том числе, следствием отсутствия соответствующего федерального закона. Москва и область являются отдельными субъектами РФ, поэтому все маршруты, соединяющие их, формально являются межрегиональными. Указанные маршруты согласно другим классификациям уже являются «межобластными». При этом большое количество маршрутов, одновременно являются «пригородными» или междугородными.

По инициативе Минтранса РФ разработан и проходит слушания и обсуждение проект нового федерального закона. Предполагается, что принятие закона устранил недостатки действующих разрозненных положений различных нормативных актов.

Согласно действующему правовому статусу г.Москва и Московская область самостоятельно регулируют вопросы транспортного обслуживания населения. Выполненный анализ показывает, что действующие документы двух субъектов РФ не синхронизированы между собой и, в отдельных случаях, противоречат федеральным нормативным актам. Практика обеспечения осуществления межрегиональных (межсубъектных) перевозок между г. Москва и Московской областью не соответствует современным реалиям крупнейшей агломерации и является определенным тормозом для создания эффективной транспортной системы. Модернизация транспортной системы Московской агломерации, в том числе, в контексте рассматриваемой проблемы, невозможна без взаимодействия органов власти, современных бизнес - структур и т.д. Для решения проблем на стыке полномочий различных уровней власти правительством РФ создан Координационный совет по развитию транспортной системы московского мегаполиса.

Анализ Реестра автобусных маршрутов между городом Москва и населенными пунктами Московской области, имеющих согласование с Департаментом Транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы показывает, что по состоянию на 30 апреля 2014 зарегистрировано 357 единиц маршрутов, связывающих г.Москву с территориями Московской области. Межсубъектную маршрутную сеть регулярных перевозок обслуживают как государственные предприятия (ГУП «МОСГОРТРАНС» г.Москва и ГУП МО «МОСТРАНСАВТО» Московская область), так и частные компании.

Согласно Реестру, в настоящее время государственные перевозчики эксплуатируют 196 ед. маршрутов, а частные перевозчики 161 ед. маршрутов (рисунок 1). Преобладающая доля межсубъектных маршрутов среди государственных предприятий приходится на ГУП Московской области «Мострансавто» (рисунок 2).

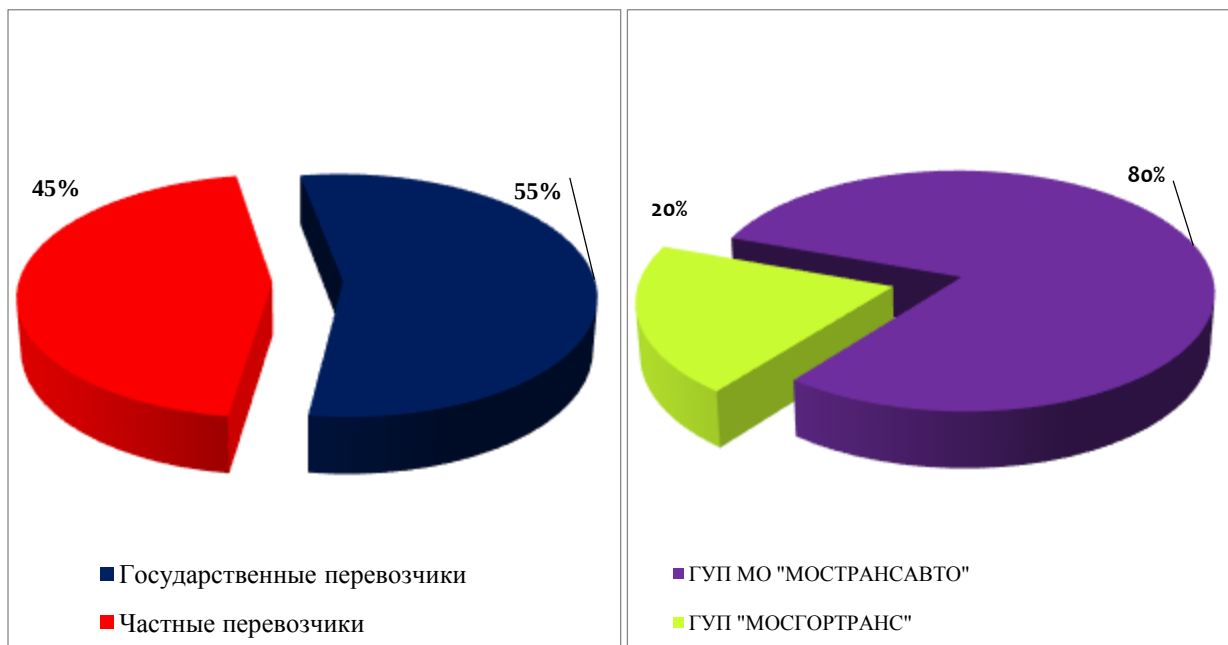


Рисунок 1 – Распределение межсубъектных автобусных маршрутов между государственными и частными перевозчиками

Рисунок 2 – Распределение межсубъектных автобусных маршрутов между государственными перевозчиками

Действующая маршрутная сеть связывает Москву с 64 муниципальными образованиями Московской области (30 городских округов и 34 муниципальных района). Проведенный анализ также позволил установить, что в настоящее время маршрутную сеть обслуживают 3866 единиц подвижного состава, из них 2290 единиц принадлежит частным компаниям, соответственно 1576 автобусов в собственности государственных компаний.

5. Заключение

К различным видам транспортной деятельности, требующих агломерационного подхода к планированию их развития и функционированию можно отнести грузовую логистическую систему, таксомоторные перевозки, и т.д. [14,15,16,17].

Основные положения регулирования таксомоторных перевозок в РФ связаны с принятием федерального закона №69-ФЗ от 21.04.2011 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».

В целях реализации требований указанного федерального законодательства в г. Москве был усовершенствован в редакции от 22.06.2011 г. закон города Москвы №22 от 11 июня 2008 г. «О легковом такси в городе Москве» принято Постановление правительства г.Москвы №278-ПП от 28 июля 2011 г. В соответствии с этими нормативными актами срок действия разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы был установлен в 5 лет.

В Московской области регулирование таксомоторных перевозок осуществляется Постановлением правительства от 15 июля 2011 года № 711/26 « Об организации перевозок пассажиров и багажа легковыми такси на территории Московской области ». В соответствии с ним по аналогии с г.Москва были утверждены форма разрешения, порядок их выдачи и порядок ведения Реестра разрешений. Срок действия разрешений на территории Московской области также составляет пять лет. Концепция регулирования рынка таксомоторных услуг в г. Москве, обнародованная Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, сформулировала на основе анализа текущей рыночной ситуации задачи и целевую модель рынка таксомоторных перевозок.

На основе проведенного анализа и оценки, ранее выполненных исследований и нормативно технического регулирования, были разработаны общая классификация проблем организации таксомоторных перевозок в Московской агломерации. Одной из основных научно-технических проблем при этом выделено определение максимального количества автомобилей такси в агломерации.

Наиболее актуальной проблемой на современном этапе с точки зрения агломерационных принципов является организация автобусных межсубъектных перевозок между г.Москва и городами (районами) Московской области.

Основными задачами при развитии и модернизации модели транспортного обслуживания населения на автобусных межсубъектных маршрутах внутри агломерационной зоны являются:

1. Определение закономерностей пассажиропотоков и транспортных потоков между г. Москва и населенными пунктами Московской области в течение суток, дней недели, времени года и т.д.
2. Проектирование и организация движения автобусов по «выделенным» полосам приоритетного движения на межрегиональных маршрутах или его отдельных участках.
3. Создание перехватывающих парковок на территории Московской области с целью снижения пассажиропотоков в межсубъектном сообщении.
4. Создание транспортно - пересадочных узлов в г. Москва на конечных остановочных пунктах межсубъектных маршрутов и реализации в них принципов пассажирских транспортно - логистических центров.
5. Формирование интегрированной пассажирской автобусной маршрутной сети «межсубъект - город», планирование и реализация синхронизированных расписаний движения.
6. Создание единой информационной системы пассажирских перевозок.

Формирование единой транспортной системы «межсубъект-город» позволит решить ряд проблем агломераций:

1. Неравномерность в обеспечении подвижным составом на основных маршрутах агломерации.
2. Дублирование маршрутов.
3. Рациональное и эффективное использование ресурсов перевозчиков.

4. Эффективное расходование бюджетных средств.

Новая модель организации оказания пассажирских транспортных услуг позволит комплексно решать проблему оказания качественных пассажирских транспортных услуг потребителям на всей территории агломерации. Внедрение усовершенствованной модели транспортного обслуживания позволит решить проблему координации работы пассажирского транспорта, сформировать мультимодальную систему пассажирских перевозок, повысить качество обслуживания населения, реализовать современную информационную систему на пассажирском транспорте и т.д.

В результате преобразования системы автобусного транспорта из «межсубъектных» в транспорт агломерационный можно получить следующий социальный и экономический эффект:

1. Повышение уровня пассажирских транспортных услуг, оказываемых населению.
2. Современный подвижной состав и координация перевозок, снизят нагрузку на транспортную сеть агломерации и сократят выбросы в окружающую среду.
3. Сокращение издержек на капитальное строительство и эксплуатацию сети.
4. Повышение конкурентоспособности перевозчиков на рынке транспортных услуг.

Создание единой транспортной системы в агломерациях позволит разгрузить районы, перегруженные личным транспортом, компенсировать дефицит пассажирских транспортных услуг в проблемных зонах агломерации и обеспечить равный доступ к пассажирским транспортным услугам.

Предварительный анализ свидетельствует, что реализация агломерационных принципов организации пассажирских перевозок целесообразно осуществлять на основе логистических систем, путем создания транспортно-логистических центров. Функции таких центров будут охватывать весь комплекс проблем пассажирского транспорта, а система межсубъектных перевозок является при этом одной из этих функций. Указанные центры могут обеспечивать наиболее быструю и компактную пересадку с одной линии на другую, с одного вида транспорта на другой, вне зависимости от того на какое расстояние совершается поездка. Традиционный подход к предоставлению, организации и развитию сферы пассажирских транспортных услуг не отвечает сложившейся ситуации и перспективным требованиям к развитию мобильности и увеличению объема пассажирских перевозок в агломерациях.

Создание пассажирских логистических центров в агломерациях позволит значительно уменьшить количество подвижного состава на маршрутах, перераспределив транспортные и пассажирские потоки, улучшить экологическое положение территорий, входящих в агломерацию. Функционирование центров обеспечит:

1. Создание регионального интерфейса между транспортом дальнего, ближнего следования и городского пассажирского транспорта.

2. Сотрудничество между компаниями, оказывающими пассажирские транспортные услуги на различных видах транспорта.

Основной вид деятельности логистических центров осуществляется на фоне одновременно решаемых задач:

1. Координация городской и региональной транспортной политики.
2. Развитие пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры.
3. Оптимизация системы транспортных связей.
4. Информатизация транспортной деятельности.
5. Обеспечение комплексной экологической безопасности.

Список информационных источников

- [1] Полян П.М., Селиванова Т.Н. Городские агломерации России и новые тенденции эволюции их сети (1989 – 2002 гг.) // Известия РАН, сер. геогр. – 2007. – №5. – С. 18-27.
- [2] Гринчель Б.М., Антонова А.А. Измерение динамики агломерационных процессов в региональной экономике // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз 5(23), 2012, С. 79-90.
- [3] Блудян Н.О. Территориально-транспортное прогнозирование и планирование в московской агломерации / Н.О. Блудян, Д.Г. Мороз, П.И.Хейфиц // Автотранспортное предприятие. – 2014. – №2. – С.18-21.
- [4] Блудян Н.О. Некоторые направления реформирования пассажирского транспорта на региональном уровне // Автотранспортное предприятие. – 2002. – №6.
- [5] Блудян Н.О. К концепции развития транспортного обслуживания населения в Московском регионе // Автотранспортное предприятие. – 2009. – №2. – С.11-13.
- [6] Блудян Н.О. Альтернативный подход к концепции модернизации транспортной системы московского мегаполиса // Автотранспортное предприятие. – 2013. – №7. – С. 2-6.
- [7] Блудян Н.О. Реформирование пассажирского транспорта // Автомобильный транспорт. – 2005. – №2. – С.29.
- [8] Блудян Н.О. Структурные методы анализа и совершенствования системы управления региональным пассажирским автотранспортом // Диссертация на соискание ученой степени доктора технических наук. М., 2002, С. 312.
- [9] Блудян Н.О., Критериальная оценка обеспеченности населения региона транспортным обслуживанием / Н.О. Блудян, М.Н. Антонов // Вестник МАДИ. 2009. Вып. 3. С. 110-113.
- [10] Белоус А.В. Организационно-экономическое развитие пассажирского транспорта в городских агломерациях (на примере Московского мегаполиса) // Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: М., 2004, С. 194.
- [11] Смирнов А.А. Формирование агломерационных форм расселения на основе развития системы пассажирского транспорта // Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: СПбГИЭУ (ИНЖЭКОН), 2011. С. 177.
- [12] Приказ Минтранса России от 14 августа 2003 г. №178 «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» (утвержден Приказом Минтранса России от 14 августа 2003 г. №178) // Консультант Плюс. ВерсияПроф [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – [М.,2014].

- [13] Закон Московской области от 27.12.2005 г. № 268/2005-03 (ред. от 14.11.2013) «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области «(принят постановлением Мособлдумы от 14.12.2005 №3/162-П)»» // Консультант Плюс. ВерсияПроф [Электронный ресурс]. – Электрон.дан. – [М.,2014].
- [14] Блудян Н.О., Мороз Д.Г., Хейфиц П.И. Территориальное планирование таксомоторных перевозок в городской агломерации // Автоматизация и управление в технических системах. – 2014. – №1.1 (8). – С. 62-73. DOI: 10.12731/2306-1561-2014-1-7.
- [15] Блудян Н.О. К проблеме обоснования и установления оптимального количества автомобилей такси в мегаполисе/ Н.О. Блудян, Д.Г. Мороз// Автотранспортное предприятие. – 2013. – №10. – С. 5-8.
- [16] Блудян Н.О. Проблемы организации таксомоторных перевозок в Московском мегаполисе / Н.О. Блудян // Автотранспортное предприятие. – 2012. – №10. – С. 11-14.
- [17] Блудян Н.О., Мороз Д.Г., Хейфиц П.И. Агломерационные проблемы организации эффективной транспортной системы // Автоматизация и управление в технических системах. – 2014. – №2 (10). – С. 3-13. DOI: 10.12731/2306-1561-2014-2-1.