

УДК 656.1/5

**ЗАРУБЕЖНЫЙ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ОПЫТ ПО ПОВЫШЕНИЮ
ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОГО ОБРАЗА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И
СДЕРЖИВАНИЮ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ**

Иванцова С.З. (Национальный исследовательский университет ИТМО)

Научный руководитель – д.э.н., профессор, ординарный профессор Будрина Е.В.
(Национальный исследовательский университет ИТМО)

Настоящий доклад посвящен вопросу повышения привлекательного образа наземного городского пассажирского транспорта с целью поддержания лояльности существующих, а также привлечения новых пассажиров. Рассмотрены зарубежные и отечественные меры государственного регулирования в области сдерживания уровня автомобилизации. Изученный успешный зарубежный и отечественный опыт будет полезен в рамках разработки программы повышения лояльности пассажиров наземного городского пассажирского транспорта.

Введение. В настоящее время мир сталкивается с проблемой беспрецедентной автомобилизации: общественному транспорту становится все сложнее конкурировать с личными транспортными средствами, количество транспортных заторов на дорогах общего пользования продолжает расти. В связи с этим, становится очевидной необходимость принятия комплекса мер, направленных на повышение привлекательного образа общественного транспорта и сдерживание уровня автомобилизации.

Основная часть. Передовой опыт городов-мегаполисов показывает, что, как правило, решение дорожно-транспортной задачи, а именно переход на преимущественное пользование населением общественным транспортом, сопровождается двумя направлениями деятельности управляющих органов: сдерживанием уровня автомобилизации и повышением качества услуг перевозчика (повышением привлекательности общественного транспорта). В ряде развитых стран и городов, таких как Сингапур, Гонконг и Токио, было принято решение действовать радикально, развязывая борьбу с растущим уровнем автомобилизации путем повышения стоимости пошлины и налога на владение автомобилем (часто стоимость транспортного средства превышает стоимость его аналога в несколько раз), квотирования количества регистрационных знаков, введения платного въезда в центр города, высокой стоимости парковки, обслуживания личного транспортного средства и т.д. В ряде городов-мегаполисов, таких как Лондон, Париж, Сеул, Амстердам и т.д. власти избрали стратегию комплексного действия: поощрять пассажиров к пользованию общественным транспортом и, одновременно с этим, дестимулировать использование личных транспортных средств. Таким образом, операторы общественного транспорта регулярно внедряют инновации, направленные на совершенствование и оптимизацию производственных процессов транспортных операторов и удовлетворение базовых потребностей пассажиров, предъявляемых к общественному транспорту, а именно скорость, доступность и безопасность. Одновременно с этим, совершенствуется и транспортная инфраструктура: создаются выделенные полосы, строятся умные остановки, перекрестки и т.д. Благодаря вышеперечисленным мерам, во многих городах-мегаполисах отмечается рост пассажиров и их удовлетворенность работой общественного транспорта.

Выводы. Изучение успешных зарубежных и отечественных кейсов по повышению количества и удовлетворенности пассажиров может представлять практический интерес для транспортных операторов, заинтересованных в повышении качества предоставляемых услуг, органов власти в рамках борьбы с уровнем автомобилизации, а также в целях разработки программы повышения лояльности пассажиров общественного транспорта.

Иванцова С.З. (автор)

Будрина Е.В. (научный руководитель)