

18+

Вадим Шмаль

**ОРГАНИЗАЦИЯ
ПАССАЖИРСКИХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ
ПЕРЕВОЗОК**

Учебное пособие

Вадим Шмаль

**Организация пассажирских
автомобильных перевозок.
Учебное пособие**

«Издательские решения»

Шмаль В.

Организация пассажирских автомобильных перевозок. Учебное пособие / В. Шмаль — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-686495-5

В учебнике рассматриваются принципы организации и управления пассажирскими автомобильными перевозками: формирование маршрутной сети, планирование расписаний и подвижного состава, тарифная политика, качество обслуживания и безопасность движения. Книга предназначена для студентов транспортных вузов и практиков отрасли.

ISBN 978-5-00-686495-5

© Шмаль В.
© Издательские решения

Содержание

1 РОЛЬ И ФУНКЦИИ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	6
1.1.2 Классификация видов сообщений	7
По территориальному охвату	8
1.1.3 Критерии отнесения и выбора вида сообщения	11
1.1.4 Типы сообщений	12
1.1.5 Ниша – форма обслуживания	13
1.1.6 Роль видов сообщений в мультимодальных транспортных цепях	15
Пассажирский автомобильный транспорт выступает	16
1.2 Социальная значимость и показатели доступности услуг	17
2 НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА И ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗЧИКАМ	19
3 КЛАССИФИКАЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ФОРМЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ	26
Конец ознакомительного фрагмента.	27

Организация пассажирских автомобильных перевозок Учебное пособие

Вадим Шмаль

© Вадим Шмаль, 2025

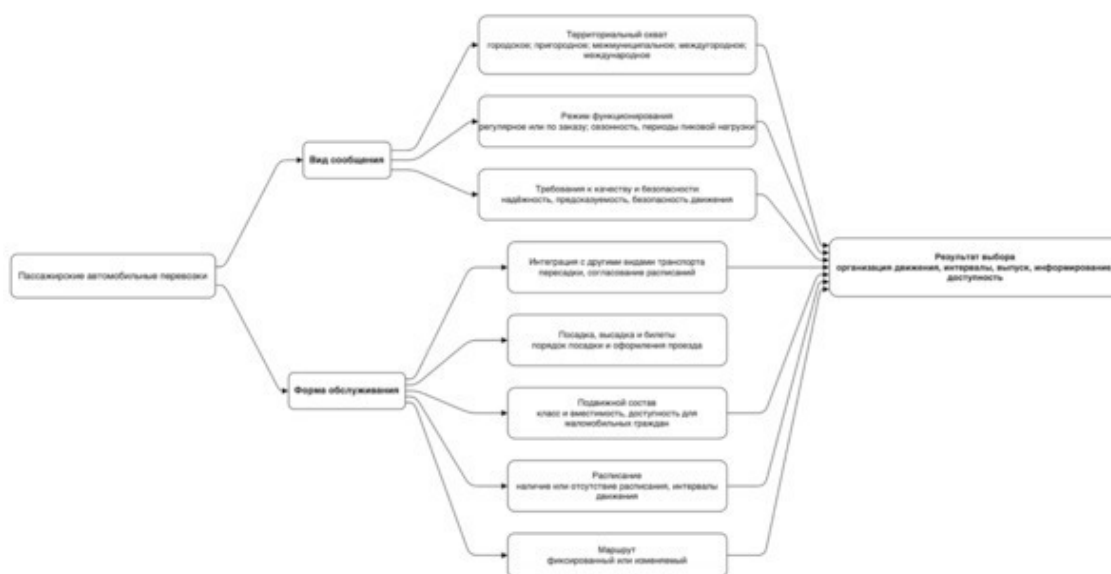
ISBN 978-5-0068-6495-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

1 РОЛЬ И ФУНКЦИИ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Под видом сообщения в пассажирском автомобильном транспорте понимается устойчиво организованная система перемещения пассажиров между пунктами зарождения и погашения поездок, определяемая территориальным охватом, режимом функционирования, а также требованиями к качеству и безопасности перевозок.

Форма обслуживания описывает способ предоставления услуги в пределах выбранного вида сообщения: фиксированный или вариативный маршрут, наличие или отсутствие расписания, тип подвижного состава, порядок посадки и высадки и оформления билетов, степень интеграции с другими видами транспорта.



1.1.2 Классификация видов сообщений

По территориальному охвату

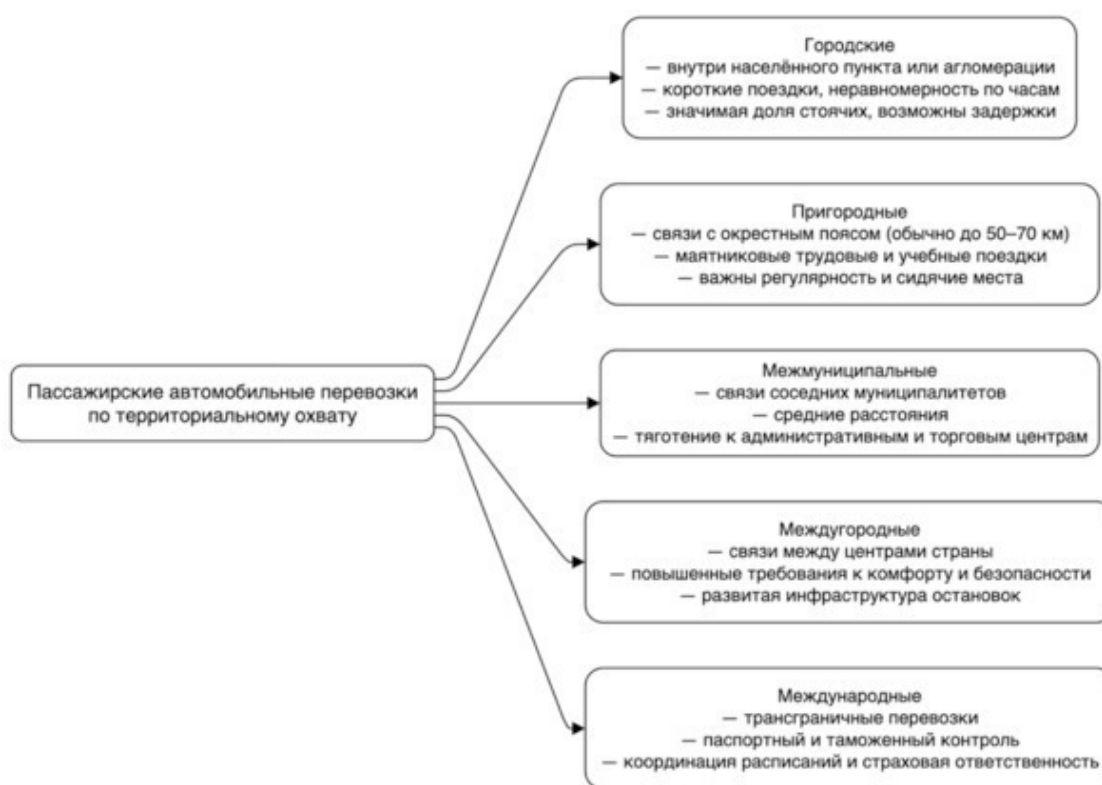
– городские – перевозки внутри населенного пункта или городской агломерации; характерны короткие поездки, высокая неравномерность по времени суток, значимая доля стоячих пассажиров, возможны частые задержки;

– пригородные – связи города с ближайшим сельским или пригородным поясом (обычно до 50—70 км); значимая доля маятниковых трудовых и учебных поездок, повышенная роль регулярности и обеспеченности местами для сидения;

– межмуниципальные – связи между соседними муниципалитетами внутри субъекта; средние расстояния, выраженная направленность потоков к административным и торгово-деловым центрам;

– междугородные – связи между крупными центрами в пределах страны; повышенные требования к комфорту, безопасности, сервису в пути и инфраструктуре остановочных пунктов;

– международные – трансграничные перевозки; добавляются требования паспортно-таможенного контроля, координации расписаний, договорной ответственности и страхового покрытия.



По регулярности и способу организации:

– регулярные маршруты (по расписанию и с утвержденной схемой остановок): городские/пригородные/междугородные линии, экспресс-маршруты;

– нерегулярные перевозки: корпоративные и вахтовые автобусы, школьные и социальные перевозки, экскурсионно-туристские рейсы, трансферы, специальные мероприятия;

– таксомоторные перевозки: индивидуальные и попутные поездки, фиксированная или динамическая цена, преимущественно «от двери до двери»;

– маршрутные такси / микромаршруты: малые и средние автобусы на фиксированных маршрутах с гибкой остановкой «по требованию», часто с повышенной частотой и вариативной трассировкой в периферийных районах;

– сервисы с обслуживанием по требованию: поездки по динамически генерируемым маршрутам в зонах низкого и рассредоточенного спроса; применяются как самостоятельная услуга или в роли «последней мили».



По функциональному назначению:

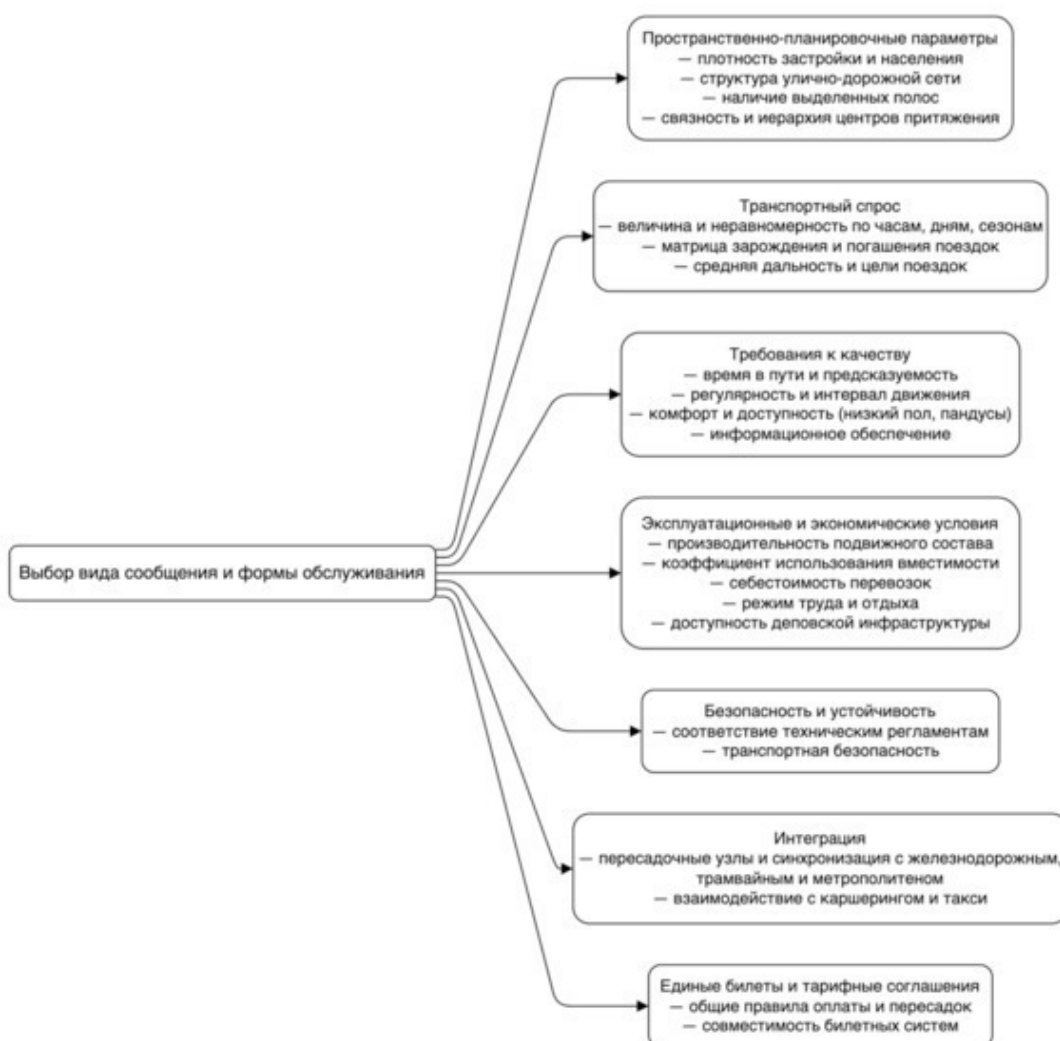
- общественное сообщение общего пользования;
- социально ориентированные перевозки (льготные категории, маломобильные граждане);
- целевые перевозки (школьные, вахтовые, медицинские, корпоративные);
- туристско-экскурсионные;
- аэропортовые/вокзальные экспрессы (интермодальные связи).



1.1.3 Критерии отнесения и выбора вида сообщения

При выборе вида сообщения и формы обслуживания учитываются:

- пространственно-планировочные параметры: плотность застройки и населения, структура улично-дорожной сети, наличие выделенных полос, связность и иерархия центров притяжения;
- транспортный спрос: величина и неравномерность пассажиропотоков по часам/дням/сезонам; матрица зарождения и погашения пассажиропотоков; средняя дальность и цели поездок;
- требования к качеству: время в пути и его предсказуемость, регулярность, интервал движения, комфорт, доступность (низкий пол, пандусы), информационное обеспечение;
- эксплуатационные и экономические условия: производительность подвижного состава, коэффициент использования вместимости, себестоимость перевозок, режим труда и отдыха, доступность депо-инфраструктуры;
- безопасность и устойчивость: соответствие техническим регламентам, транспортная безопасность;
- интеграция: узлы пересадки и синхронизация с железнодорожным, трамвайным/метрополитеном, каршерингом, такси;
- единые билеты и тарифные соглашения.



1.1.4 Типы сообщений

Городские сообщения

– магистральные автобусные линии: высокие коридорные потоки, выделенные полосы.

Применение: центральные и радиальные коридоры, связь основных узлов притяжения, разгрузка метро;

– фидерные маршруты: сбор/распределение пассажиров в районах средней и малой плотности к магистральным линиям и узлам пересадки. Применение: «последняя миля», новые жилые массивы;

– экспресс-маршруты: маятниковые пики «дом—работа/учеба». Применение: периферия – центр, центр – субцентры.

– маршрутные такси/микромаршруты: гибкая трассировка, остановки «по требованию».

Применение: районы с криволинейной уличной сетью, вечерние и ночные периоды;

– ночные линии и событийные маршруты: редкая сетка, усиление под мероприятия. Применение: обеспечение непрерывности городской мобильности.

Пригородные сообщения:

регулярные пригородные автобусы: прямолинейность трассы и сидячие места, стыковка с железнодорожными узлами;

экспресс-пригород: ограниченные остановки, синхронизация с графиками труда.

Межмуниципальные, междугородные и международные сообщения:

межмуниципальные/межрегиональные регулярные линии: расписание с относительно крупными интервалами, промежуточные автостанции, санитарные перерывы.

междугородные экспрессы и «комфорт-классы»: повышенные стандарты салона, информационные сервисы, онлайн-продажи билетов с назначением места;

Международные автобусы: координация с пунктами пропуска, требования к документам, особенности страхования и ответственности перевозчика.

Таксомоторные и заказные перевозки:

– такси (индивидуальные и попутные): минимизация времени ожидания, сервис «от двери до двери», ценовая дифференциация (эконом/комфорт/бизнес);

– корпоративные и вахтовые перевозки: закрытые расписания, специальные требования к безопасности и доступности;

– школьные и социальные перевозки: специализированный подвижной состав, сопровождающие, нормативы маршрутизации и времени в пути;

– туристские/экскурсионные: сезонность, событийность, маршрутирование по достопримечательностям, гид-сервис;

– аэропортовые трансферы и шаттлы: фиксированные/полуфиксированные маршруты с учетом расписаний авиарейсов, наличие места для багажа.

1.1.5 Ниша – форма обслуживания

Для выбора формы обслуживания под конкретную нишу целесообразно руководствоваться следующими ориентирами:

Уровень спроса (пасс/час/направление):

- высокий и стабильный → магистральный автобус, экспресс-линии;
- средний, с выраженными пиками → регулярные маршруты с часовым профилированием выпуска;
- низкий/рассредоточенный → микромаршруты, такси/шеринговые решения.

Требования к времени и предсказуемости поездки:

- высокая ценность времени → экспрессы, такси, аэропорт-шаттлы;
- умеренная → регулярный автобус с приоритетом на уличной сети.

Дальность поездки и комфорт:

- свыше ~60—90 минут в пути → приоритет сидячих мест, комфорт-сервисы;
- короткие городские поездки → допускается стоячая нагрузка при контроле наполняемости.

Интеграция и пересадки:

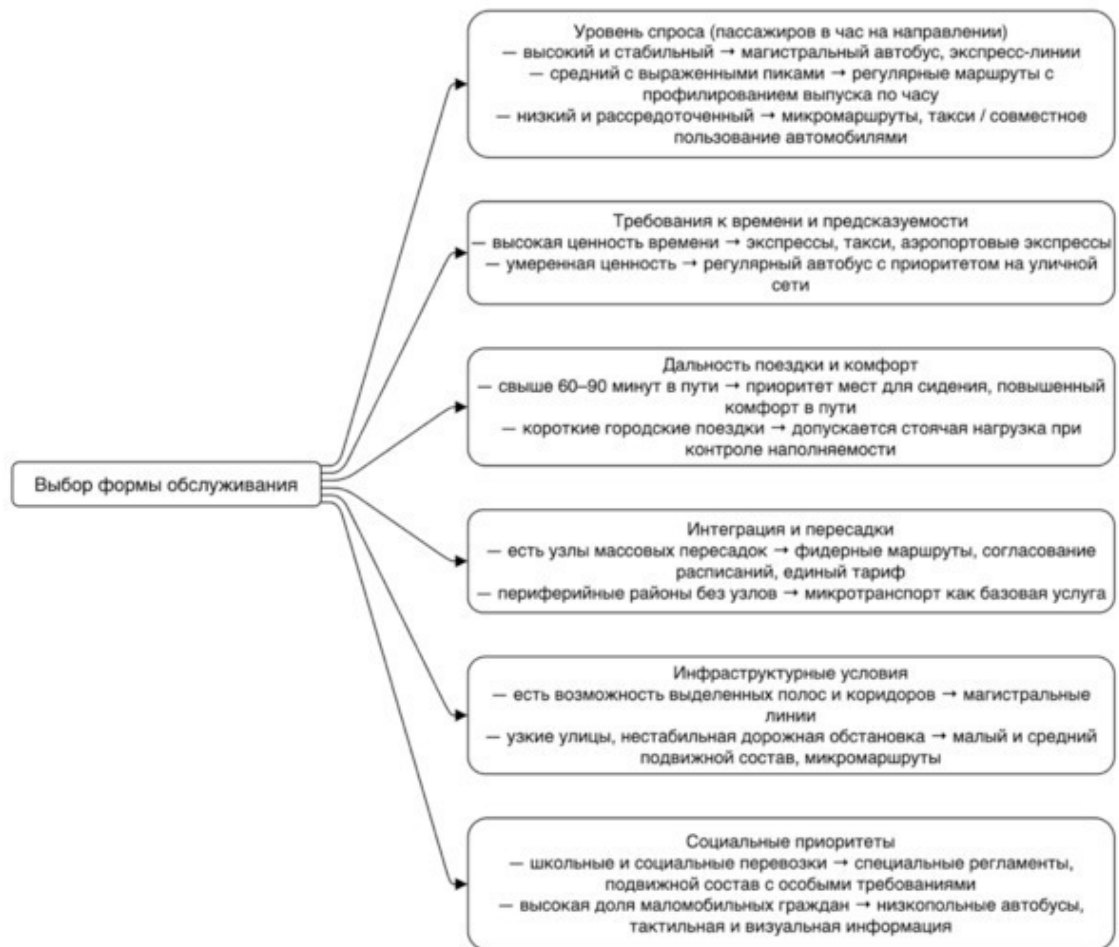
- наличие узлов массовых пересадок → фидерные маршруты, синхронизация расписаний, единый тариф;
- периферийные районы без узлов → микротранспорт как базовая услуга.

Инфраструктурные условия:

- возможности для выделенных полос/коридоров → магистральные линии;
- узкие улицы, неустойчивая дорожная обстановка → малый/средний подвижной состав, микромаршруты.

Социальные приоритеты:

- школьные/социальные перевозки → специализированные регламенты, подвижной состав с особыми требованиями;
- районы с высокой долей маломобильной группой населения → низкопольные автобусы, тактильная и визуальная информация.



1.1.6 Роль видов сообщений в мультимодальных транспортных цепях

Пассажирский автомобильный транспорт выступает

- магистральным компонентом там, где нет иных видов высокой провозной способности;
- фидерным звеном для железнодорожного и рельсового городского транспорта, обеспечивая сбор/распределение потоков;
- универсальным «заполнителем» сетевых лакун в периферийных и сельских территориях;
- сервисом «последней мили» для повышения фактической доступности и привлекательности всей опорной сети общественного транспорта.



1.2 Социальная значимость и показатели доступности услуг

Пассажирский автомобильный транспорт – необходимая часть городской и региональной жизни. Он связывает жилые районы с рабочими местами, школами, поликлиниками, социальными службами и местами досуга. Его роль измеряется не только числом перевезенных пассажиров. Главное – способность держать повседневные маршруты людей в рабочем состоянии при колебаниях спроса, в часы пик, в непогоду и во время сбоев

Доступность – не одно число, а совокупность факторов. В пространственном отношении важны близость остановок и качество пешеходных подходов: до остановки нужно быстро и безопасно пройти и так же просто сделать пересадку. Во времени решающими становятся ожидаемость, фактическая скорость поездки и соблюдение расписаний: для человека важнее не «средняя» скорость, а уверенность, что он попадет в нужный интервал без больших задержек.

Физическая доступность означает возможность безопасной и удобной поездки для маломобильных групп населения: низкопольный автобус, безбарьерная посадка, дублирование информации голосом и на табло, учет дополнительного времени при посадке и высадке.

Экономическая доступность – это соразмерная доходам стоимость поездки и работающие льготные механизмы.

Информационная – понятные маршруты и тарифы, удобные цифровые сервисы планирования и оплаты.

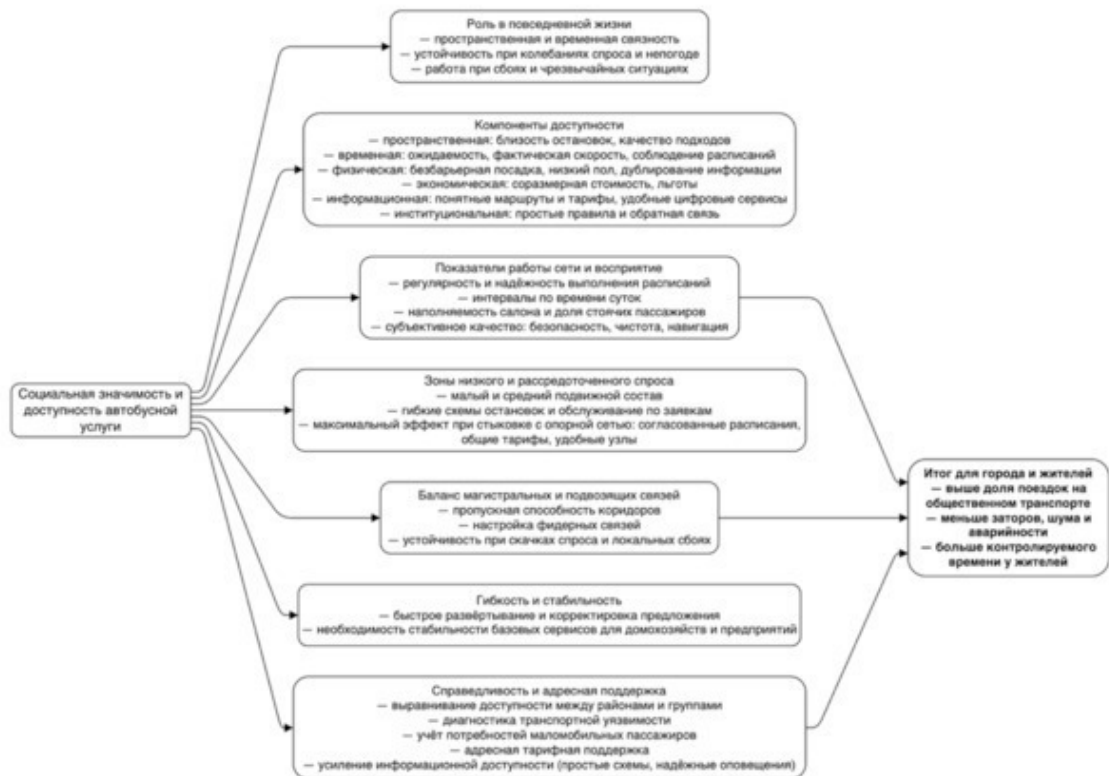
Институциональная – простые и прозрачные правила пользования услугой и работающие каналы обратной связи.

На решение о выборе автобуса влияет и субъективное качество – ощущение безопасности, чистоты, понятной навигации. Для планировщиков сети важны регулярность и надежность выполнения расписаний, фактические интервалы по времени суток, наполняемость салона и доля стоячих пассажиров на перегруженных участках.

Особенно заметна социальная функция автобуса там, где спрос низкий и рассредоточенный. В таких зонах поддерживать частое движение крупными машинами экономически невыгодно. Эффективен малый и средний подвижной состав, более гибкие схемы остановок и обслуживание по требованию. Но все эти решения дают максимальный эффект только при нормальной стыковке с опорной сетью общественного транспорта: согласованных расписаниях, общих тарифах и удобных узлах пересадки. В крупных агломерациях критично выдерживать баланс между пропускной способностью магистральных коридоров и настройкой подвозящих связей: от этого зависит не только среднее время в пути, но и устойчивость системы при скачках спроса и локальных сбоях.

Автобусные системы можно развернуть быстрее и дешевле, чем рельсовые. Это позволяет оперативно подстраивать предложение под изменения расселения и деловой активности. Гибкость – сильная сторона автобуса, но она не отменяет потребности в стабильности базовых сервисов.

Не менее важен вопрос справедливости: доступ к транспорту должен распределяться без перекосов между районами и группами населения. Наилучший общественный эффект дают проекты, которые подтягивают слабые районы и не ухудшают ситуацию в уже загруженных коридорах. Для этого нужны понятные инструменты диагностики транспортной уязвимости, учет потребностей маломобильных пассажиров и адресная тарифная поддержка, чтобы цена не становилась барьером. Нередко достаточно улучшить информацию – сделать схемы и приложения понятнее, а оповещения о сбоях надежнее.



2 НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА И ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗЧИКАМ

Правовые основы пассажирских автомобильных перевозок задают рамки, в которых перевозчик может оказывать услугу, а пассажир – требовать соблюдения своих прав. Базой служит договор перевозки пассажира и багажа. В регулярном сообщении он имеет публичный характер: перевозчик обязан заключить договор с каждым, кто обратился и может быть перевезен по установленным правилам и тарифам. Из этого следуют обязанности: нельзя произвольно отказывать, нужно заранее и доступно информировать о маршрутах, расписаниях и ценах, соблюдать безопасность и обеспечивать надлежащее оформление поездки. В нерегулярных, заказных рейсах отношения оформляются договором фрахтования транспортного средства; для такого рейса составляется заказ-наряд с обязательными реквизитами – кто заказывает, куда, когда, каким подвижным составом и на каких условиях. В регулярных перевозках главным документом для пассажира является билет установленной формы, а для перевозчика – путевой лист. Путевой лист подтверждает допуск транспортного средства и водителя к рейсу, прохождение предрейсовых контролей, время выхода на линию и окончания смены и служит основным доказательством, что поездка выполнена по правилам.



Отраслевые правила перевозок описывают порядок посадки и высадки, провоза багажа и ручной клади, действие льгот, информирование пассажиров и условия возврата средств. Для длительных межрегиональных и международных рейсов добавляются требования к санитарным перерывам, организации отдыха водителей и соблюдению процедур на пунктах пропуска. Параллельно действуют нормы технического регулирования и безопасности дорожного движения. Они устанавливают минимальные требования к техническому состоянию и оснащению автобусов и микроавтобусов, к наличию средств безопасности и информации для пассажиров, к оборудованию для посадки маломобильных групп населения (МГН), а также к порядку предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей и регламентам технического обслуживания. Эти требования обязательны: без их выполнения перевозки просто нельзя выполнять.



Перевозка пассажиров автобусами относится к лицензируемым видам деятельности. Лицензия подтверждает, что у перевозчика есть право работать, а также что он соответствует базовым требованиям к материально-технической базе и управлению процессом. Сюда относится организация диспетчерского контроля, выпуск на линию, ведение установленной отчетности, подготовка персонала и соблюдение режима труда и отдыха водителей. В ряде случаев дополнительно применяется сертификация отдельных услуг и процессов – это удобный способ подтверждать соответствие стандартам качества и безопасности и повышать доверие к компании.

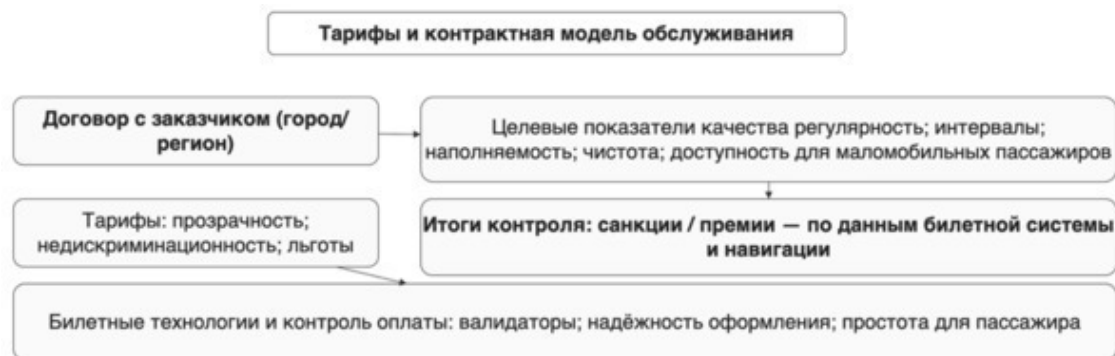


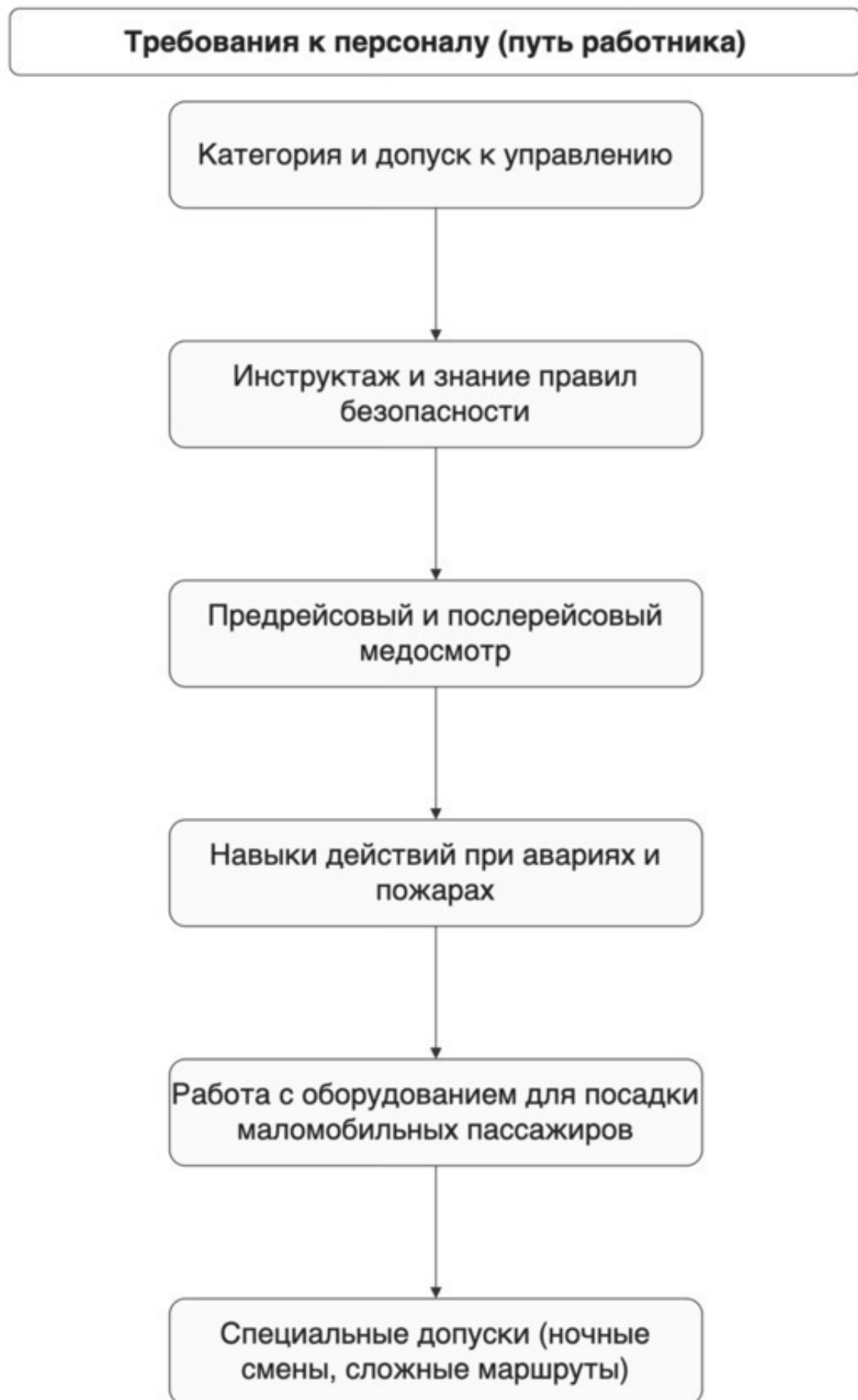
На отношения «перевозчик – пассажир» распространяются и общие нормы гражданского законодательства и законодательства о защите прав потребителей. Перевозчик обязан давать полную и достоверную информацию о услуге, а при причинении вреда несет повышенную ответственность как владелец источника повышенной опасности. Отсюда вытекает необходимость реального, а не формального управления рисками: исправный подвижной состав, обучение персонала, понятные инструкции, работа диспетчерской службы, действия при нештатных ситуациях и неблагоприятной погоде. Пассажир, в свою очередь, должен соблюдать правила пользования транспортом и общественного порядка, но это не снимает с перевозчика обязанности обеспечивать предсказуемость и безопасность поездки на всем ее протяжении – от остановки до выхода в пункте назначения.



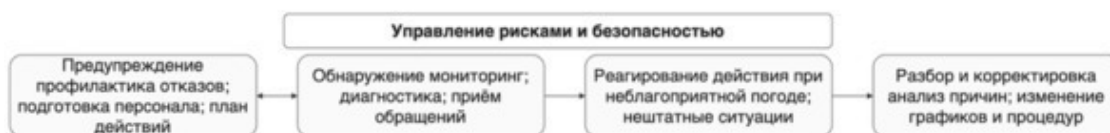
Тарифы и расчеты – отдельная важная часть. Тарифы должны быть прозрачными и недискриминационными, а льготы – понятными и доступными для тех, кому они положены. Билетные технологии, валидаторы и контроль оплаты должны работать надежно и без сложных процедур для пассажира. В городском и пригородном сообщении тарифы часто связаны с контрактной моделью обслуживания: в договоре с заказчиком, обычно городом или регионом, закрепляют целевые показатели – регулярность движения, соблюдение интервалов, наполняемость, чистоту салона, доступность для МГН. Если показатели не выполняются, применяются санкции; если перевыполняются – возможны премии. Такая схема делает качество не пожеланием, а обязательством, которое проверяется по данным билетной системы, навигации и отчетам диспетчерской.

Требования к персоналу сводятся не только к водительскому удостоверению нужной категории. Нужны медицинские осмотры, знание инструкций по безопасности, навыки действий при авариях и пожарах, умение работать с оборудованием для посадки пассажиров с ограниченной мобильностью, а на некоторых линиях – специальный допуск, например, для ночных смен или сложных маршрутов. На длительных рейсах перевозчик обязан планировать работу так, чтобы режим труда и отдыха соблюдался фактически, а не на бумаге: это напрямую связано с безопасностью.





Система контроля работает на трех уровнях. Перевозчик следит за собственной работой: контролирует выпуск на линию, соблюдение расписаний, разбирает причины срывов и корректирует графики. Заказчик услуги (муниципалитет или регион) контролирует исполнение контракта по показателям качества и по обращениям пассажиров. Государственные органы проверяют соблюдение обязательных требований: технического состояния, правил перевозок, норм безопасности дорожного движения. Эти уровни дополняют друг друга: только вместе они позволяют удерживать стабильное качество.



Матрица соответствия доступности			
Компонент	Минимум требований	Как измерять	Ответственный
Пространственная	близость остановок; безопасные подходы	время/расстояние до остановки; качество подходов	перевозчик/организатор
Временная	ожидаемость; соблюдение интервалов	доля отклонений; фактическая скорость	перевозчик/заказчик
Физическая	безбарьерная посадка; низкий пол; дублирование инфо	доля рейсов, доступных для маломобильных пассажиров	перевозчик
Экономическая	прозрачные тарифы; льготы	доступность льгот; доля безналичной оплаты	заказчик/перевозчик
Информационная	понятные маршруты и тарифы; оповещения	полнота и актуальность публикаций	перевозчик
Институциональная	простые правила; обратная связь	срок рассмотрения обращений; доля решённых	заказчик

3 КЛАССИФИКАЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ФОРМЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ

Классификация необходима для того, чтобы увязать потребности населения с возможностями транспортной сети и предприятия-перевозчика. Она задает общий язык описания услуги и позволяет проектировать маршруты, выбирать тип подвижного состава, устанавливать режимы движения и оценивать качество работы. В учебной и практической традиции выделяются несколько оснований классификации, и каждое из них отвечает на свой вопрос: где выполняется перевозка, зачем она выполняется, каким подвижным составом и по какой трассе она осуществляется, а также в каком режиме организовано движение. Совместное применение этих оснований дает целостную картину и позволяет принимать обоснованные решения при планировании.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.