

$$K_m = \frac{P}{\sum_{i=1}^n P_i} = 0,283 \dots 0,0369 \cdot 10^{-6}$$

(3)

Формула (3) наглядно иллюстрирует характер изменения степени изученности значимых итоговых коэффициентов аварийности, которая колеблется в пределах от 0,000004 % до 28 %. Реальная точность расчета будет практически прямо пропорционально зависеть от того, на сколько значимых итоговых коэффициентов прибавляется к сумме транзитов. Значение величины предела обобщается тем, что определенное коэффициентности ( $K_p, K_r, K_s, K_z$ ) имеют условное выражение одного порядка или практически равны с погрешностью.

С физико-математической точки зрения итоговый коэффициент аварийности также имеет мало определенный смысл. С учетом зависимостей (1) и (2) можно записать:

$$K_m = \left( \frac{N_{\text{итп}}}{N_{\text{итп}}^2} \right)^{1/2}$$

(4)

где  $N_{\text{итп}}$  - общее относительное число ДТП на исследуемом участке.

Возведенное отношение количества ДТП в какую-либо степень особый смысл в отмененный показатель не вкладывает, наоборот дополнително "размывает" объективно существующее соотношение, хотя и опосредованное, но уже несущее однозначную информацию.

Дополнительно необходимо учитывать, что каждый частный коэффициент аварийности представляет собой относительно высокую вероятность возникновения ДТП по соответствующей характеристике дорожных условий. Согласно положениям теории вероятности, одновременно прохождение в качестве причин ДТП нескольких характеристик дорожных условий необходимо учитывать в виде произведения вероятностей, что в принципе обеспечивает формула (2). Однако, в таком случае ДТП возникает по причине всех семнадцати характеристик одновременно (4), а как показывает экспертиза ДТП, наиболее часто происшествие возникает по причине значительного изменения одной характеристики дорожных условий. При этом также необходимо отметить, что в расмотренной методике итоговых коэффициентов аварийности нет учета технического состояния автомобиля и характеристик водителя.

Следовательно, для обеспечения объективной оценки вероятности возникновения ДТП на конкретном участке дороги по интересующей группе причин, необходимо привести все значения частных коэффициентов аварийности к доли единицы и в соответствии с группой или группами причин формировать индивидуальную расчетную формулу в виде суммы произведений вероятностей.

Литература:

1. Яббаров В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. - М.: Транспорт, 1982. - 288 с.

Д-р.н. Ембугаев К.И., Галюкова Н.Ю., Одинако Н.И.  
*Надлежащим образом государственный университет экономики и сервиса, Россия*  
**ГОРОДСКИЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ, КАК ОДНА ИЗ ЗАДАЧ**  
**УПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКИМ ХОЗЯЙСТВОМ**

В условиях создания рыночной модели экономики ведущими сферами развития которых необходимо обеспечить ее подъем, оказываются общественный транспорт, благоустройство городов и экономически доступное жилищное строительство, развитие здравоохранения и образования, защита окружающей среды. Причем, для любого города транспортная система считается основным фактором, оказывающим влияние на экономическую активность, пространственную структуру и уровень жизни населения.

Городской пассажирский транспорт (ГПТ), как одна из социально-значимых отраслей городского хозяйства, играет большую роль в обеспечении качества жизни населения. От эффективности функционирования ГПТ во многом зависит сохранение социальной, экономической и политической стабильности. Пожалуй, это один из немногих секторов экономики, результаты которого в полной мере ощущают на себе все жители города.

В условиях рыночной модели экономики главной фигурой, определяющей направления развития транспортных услуг, является потребитель. Ориентация на множество конкретных пользователей с их индивидуальными особенностями и предпочтениями является основополагающей концепцией управления пассажирскими перевозками на современном этапе. Для повышения эффективности работы ГПТ необходимо улучшение качества перевозок, увеличение числа пассажиров, а также ориентация на правдивую оценку потребностей в перевозках, рациональную структуру стоимости проезда и оптимальную организацию движения транспортных средств по маршрутам города.

К выполнению транспортных услуг в условиях рыночной модели экономики привлекается наравне с муниципальным транспортом большое число частных транспортных фирм и индивидуальных перевозчиков. Именно поэтому в условиях острейшего бюджетного дефицита и отсутствия стройной концепции реформирования системы ГПТ местные органы власти вынуждены самостоятельно решать наживавшиеся проблемы данной отрасли городского хозяйства путем поиска различных механизмов перевода этой сферы экономики на рыночные принципы хозяйствования.

Специфические особенности ГПТ заключаются в непрерывности процесса перевозки, единстве транспортной сети, необходимости проведения во всех видах ГПТ согласованной научно-технической и инвестиционной политики. Для обеспечения провозимостивенного процесса все Транспортные управления различных видов собственности ГПТ должны функционировать как целостный, непрерывный во времени и пространстве механизм, а территориально разобщенные транспортные объекты должны постоянно взаимодействовать в