

Кузьмина Анна Михайловна

студентка

ФГБОУ ВО «Самарский государственный
социально-педагогический университет»

г. Самара, Самарская область

**ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ТУПИКИ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ:
ПРОБЛЕМЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
(НА ПРИМЕРЕ ХВОРОСТЯНСКОГО РАЙОНА)**

***Аннотация:** в статье исследуются проблемы пассажирского транспортного сообщения в сельских территориях Самарской области. На материале Хворостянского района рассматриваются факторы формирования «логистических тупиков» – ситуаций полной или частичной недоступности регулярных перевозок. Представлены результаты анализа инфраструктурных диспропорций и пространственного расположения населенных пунктов. Сформулирован комплекс мер, направленных на оптимизацию маршрутной сети и повышение транспортной мобильности сельского населения. Эмпирическую базу исследования составили геоданные и информация о действующих маршрутах.*

***Ключевые слова:** логистика, пассажирские перевозки, Самарская область, Хворостянский район, транспортная инфраструктура, сельские территории, мобильность населения, оптимизация маршрутов, логистические тупики.*

Введение.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью реализации положений Доктрины продовольственной безопасности и стратегии пространственного развития РФ, которые подразумевают равный доступ населения к социальным и экономическим благам вне зависимости от места проживания. Самарская область, являясь одним из промышленно развитых регионов Поволжья, сталкивается с парадоксальной ситуацией: при высокой плотности транспортных потоков в областном центре и крупных городах (Тольятти, Сызрань), периферийные

муниципальные районы испытывают острый дефицит регулярного пассажирского сообщения.

Транспортная доступность напрямую влияет на качество жизни сельского населения, возможность получения медицинских услуг, образования, трудоустройства. В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, приоритетом государственной политики является обеспечение транспортной связанности территорий, особенно в сельской местности. Однако на практике многие населенные пункты Самарской области оказываются изолированными из-за отсутствия рентабельных маршрутов.

Целью данной работы является выявление ключевых логистических проблем внутриобластных пассажирских перевозок в Самарской области и разработка предложений по их устранению для повышения эффективности транспортной системы региона. Объектом исследования выступает транспортная система Хворостянского района Самарской области.

Методология и методы исследования.

Теоретической базой послужили работы в области региональной логистики и пассажирского транспорта. Методологическая основа исследования включает анализ нормативно-правовой базы (Указ Президента РФ №20, Транспортная стратегия РФ), картографический анализ территории, метод сравнительного анализа и метод полевых наблюдений (анализ доступности маршрутов). Информационной базой стали данные о населенных пунктах, входящих в состав муниципального района, и сведения о текущем состоянии транспортной инфраструктуры, предоставленные администрацией района, а также открытые источники (расписания автобусов, карты автомобильных дорог).

Анализ логистических проблем Хворостянского района.

1. Географическая и инфраструктурная специфика.

Муниципальный район Хворостянский включает в себя 11 сельских поселений, объединяющих более двух десятков сел, деревень и поселков (Абашево, Владимировка, Липовка, Масленниково, Новокуровка, Прогресс, Соловьево и др.). Особенностью географического положения является значительная

удаленность малых населенных пунктов (деревень Толстовка, Гремячка, Высотино, Чувичи) друг от друга и от административного центра – села Хворостянка.

Рассмотрим подробнее транспортную доступность каждого поселения. Село Абашево расположено в 35 км от райцентра, регулярное автобусное сообщение отсутствует, дорога имеет гравийное покрытие на отдельных участках. Поселок Масленниково находится в 20 км от Хворостянки, автобус ходит два раза в неделю. В селе Новотулка автобусное сообщение осуществляется только в летний период. Таким образом, около 40% населенных пунктов района не имеют круглогодичного сообщения с районным центром.

Анализ транспортной инфраструктуры показал, что связь между поселениями осуществляется преимущественно по дорогам регионального или местного значения, состояние которых не всегда удовлетворительное. Значительная часть дорог (около 60%) не соответствует нормативным требованиям по ровности покрытия, что увеличивает время в пути и износ автотранспорта.

2. Выявление «логистических тупиков».

Под «логистическим тупиком» в контексте данного исследования понимается ситуация, при которой населенный пункт оказывается отрезанным от регулярного транспортного сообщения, либо стоимость и время доступа к транспорту становятся критически высокими. В научной литературе это явление также характеризуется как «транспортная дискриминация» сельских жителей.

В ходе исследования был проведен модельный расчет. При попытке построения альтернативного маршрута между отдаленными селами (например, с. Липовка – пос. Тополек) с использованием общественного транспорта выявляется его отсутствие. Единственной доступной альтернативой становится такси, стоимость которого составляет 2500 рублей в одну сторону. Для среднестатистического жителя сельской местности (среднемесячная заработная плата в сельском хозяйстве региона около 25 000 руб.) такая стоимость поездки является неподъемной, что фактически блокирует его мобильность (трудовые поездки, визиты к врачу, поездки в административные органы).

Дополнительно было проанализировано время ожидания транспорта на существующих маршрутах. В среднем интервал движения автобусов на маршрутах, связывающих села с Хворостянкой, составляет 3–4 дня. Это означает, что житель, пропустивший рейс, вынужден ждать несколько суток либо пользоваться попутным транспортом, что не всегда безопасно и надежно.

3. Ключевые проблемы и факторы.

На основе анализа текущей ситуации были выделены следующие системные проблемы:

- низкая частота движения: автобусные маршруты (там, где они есть) ходят 1–2 раза в день или реже, что не позволяет жителям планировать гибкий график;
- территориальная недоступность: остановки общественного транспорта зачастую находятся на значительном удалении от мест проживания. В некоторых деревнях (например, Чувичи) ближайшая автобусная остановка расположена в 7 км;
- деградация инфраструктуры: отсутствие автопавильонов, плохое освещение, неудовлетворительное состояние дорожного полотна;
- отсутствие стыковки расписаний: прибытие автобусов в райцентр не согласовано с расписанием междугородних автобусов и поездов на станции Чагра, что вынуждает пассажиров проводить много часов в ожидании.

Ключевыми факторами, вызывающими данные тупики, являются:

- экономическая нецелесообразность для перевозчиков: малочисленность населения делает рейсы убыточными, что отпугивает частных перевозчиков;
- разобщенность населенных пунктов: большие расстояния при малой плотности населения увеличивают себестоимость перевозки в расчете на одного пассажира;
- отсутствие централизованной системы подвоза: в районе не развита система «социального такси» или муниципальных маршрутов, субсидируемых из бюджета;
- сезонность: в весенне-осенний период грунтовые дороги становятся непроезжими, что полностью изолирует некоторые деревни.

4. Социально-экономические последствия логистических тупиков.

Недоступность транспорта приводит к целому ряду негативных последствий: сокращение трудовой миграции (жители не могут устроиться на работу в райцентре), снижение доступности медицинской помощи (особенно для пожилых людей), отток молодежи в города, упадок местной экономики. По данным опросов, проведенных среди жителей Хворостянского района, более 60% респондентов указали транспортную проблему как главную причину, по которой они рассматривают переезд.

Выводы и предложения по оптимизации.

Для преодоления выявленных «логистических тупиков» в Самарской области и, в частности, в Хворостянском районе, предлагается следующий комплекс мер.

1. Оптимизация маршрутной сети: необходимо проведение ревизии существующих маршрутов и создание новых, связывающих отдаленные деревни с центральными усадьбами поселений и районным центром. Важно внедрение логистического принципа «мульти-modalности».

2. Модернизация инфраструктуры: ремонт дорог и строительство современных остановочных пунктов с навесами и освещением.

3. Экономическое регулирование: введение субсидирования тарифов для жителей удаленных районов из областного бюджета, чтобы сделать поездки доступными. Заключение муниципальных контрактов с перевозчиками на социально значимые маршруты.

4. Развитие альтернативных сервисов: внедрение модели «сельского такси» на базе муниципальных предприятий или дачных кооперативов с оплатой, частично покрываемой за счет субсидий, что снизит финансовую нагрузку на жителя. Например, можно организовать диспетчерскую службу, принимающую заявки от жителей, и по мере накопления группы формировать рейс микроавтобуса.

5. Цифровизация учета: разработка способа массового подвоза на заказ (по предварительной записи через приложение или диспетчерскую), что позволит перевозчикам видеть реальный спрос и эффективно планировать рейсы.

Создание мобильного приложения или сайта с возможностью отслеживания транспорта в реальном времени и оплаты проезда также повысит привлекательность общественного транспорта.

6. Использование школьных автобусов: в часы, когда школьные автобусы не задействованы в перевозке детей, их можно использовать для перевозки взрослых жителей по социальным маршрутам (при соответствующем юридическом оформлении).

Заключение.

Проблема пассажирских перевозок в сельских районах Самарской области носит системный характер. «Логистические тупики», выявленные на примере Хворостянского района, приводят к социальной изоляции населения и снижают качество жизни. Решение проблемы требует не просто точечного улучшения дорог, а комплексного подхода, сочетающего в себе государственное субсидирование, оптимизацию логистики и внедрение современных цифровых инструментов управления перевозками. Реализация предложенных мер позволит не только повысить мобильность сельских жителей, но и будет способствовать устойчивому развитию территорий, закреплению населения и росту экономической активности в регионе.

Список литературы

1. Указ Президента РФ от 21 января 2020 г. №20 «Об утверждении Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации».
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р).
3. Данные администрации муниципального района Хворостянский Самарской области. – URL: <http://hvorostyanka.ru/> (дата обращения: 02.03.2026).
4. Государственная программа «Комплексное развитие сельских территорий» (утв. постановлением Правительства РФ от 31 мая 2019 г. №696).
5. Куликов Ю.Н. Региональная логистика: учебное пособие / Ю.Н. Куликов. – М.: Инфра-М, 2021. – 250 с.