Для стран Евросоюза прогноз повышения РТ с временным лагом два месяца после увеличения ИПУ оправдался в 65 из 75 случаев (снижение произошло в остальных 10 случаях), а прогноз его снижения после снижения ИПУ – в 39 из 55 случаев (в остальных 16 случаях наблюдался рост РТ). Таким образом, достоверность прогнозов составила в этих случаях соответственно 86,7% и 70,9%. Для стран Еврозоны прогноз повышения РТ с временным лагом три месяца после увеличения ИПУ оказался верным в 65 из 77 случаев, а неверным – в 12 (достоверность прогноза 84,4%), в то время как прогноз его снижения после – верным в 42 из 54 случаев, а неверным – также в 12 (соответственно 77,8%).

Несовпадение в ряде случаев реальной динамики РТ с полученной в результате прогнозирования обусловило изменения значений коэффициентов корреляции между изменениями ИПУ и РТ с течением времени. Наименьшие их значения были зафиксированы в 2007 г., после чего они увеличились, составив в последующие три года 0,8–0,9. В дальнейшем динамика коэффициента корреляции также была разнонаправленной: его снижение в 2012–2013 гг. сменилось последующим увеличением в начале 2014 г. практически до уровня 2007 г., после чего он опять начал снижаться, выйдя на траекторию роста во второй половине 2015 г. Авторы делают вывод, что ИПУ и РТ наиболее сильно связаны между собой в тех случаях, когда экономическая ситуация неблагоприятна, и в существенно меньшей степени – когда экономика страны развивается стабильно.

Предложенный авторами алгоритм расчетов может быть использован не только в научных, но и в практических целях, в качестве: 1) основы статистической оценки показателей общей экономической ситуации и настроения потребителей – физических лиц; 2) источника для разработки краткосрочного прогноза экономического развития; 3) исходной информации (в сочетании с административной статистикой) для долгосрочных бизнес-прогнозов, в частности для определения точек перегиба в деловых циклах.

С.Н. Смирнов

2019.01.045. ДЕСОНЕ С. ГОРОДА БЕЗ АВТОБУСОВ?
DÉSAUNAY C. Vers des villes sans bus? // Futuribles. – P., 2018. – 28.09. – Mode of access: https://www.futuribles.com/en/article/vers-des-villes-sans-bus/

Ключевые слова: городской транспорт; общественный транспорт; автобусы.

Рассматривается вопрос о возможном прекращении использования автобусов в качестве городского транспорта в крупных городах промышленно развитых стран (ПРС).

В течение длительного времени автобус был бесспорным незаменимым видом городского транспорта, но в настоящее время у горожан есть широкий выбор способов передвижения. По данным исследований, проведенных в ПРС, крупные города оказались перед фактом, что городская автобусная сеть используется в меньшей степени, чем раньше. Так, в Лос-Анжелесе количество поездок на автобусе сократилось на 20% за последние пять лет, аналогичное сокращение отмечается в Нью-Йорке, Торонто и Лондоне.

По данным исследований, в США количество поездок в общественном транспорте на средние расстояния (автобус, метро, трамвай, электричка) с 2015 г. уменьшилось в 31 из 35 крупных агломераций. Количество поездок в автобусе в расчете на одного жителя сократилось за 2017 г. на 6% в Вашингтоне, а в Лос-Анжелесе за 15 лет – на 30%.

Выдвигаются четыре причины данной динамики.

1. Конъюнктурное сокращение потока туристов в некоторые города, влияние экономического кризиса или низкие цены на топливо.

2. Развитие услуг по резервированию автомобиля с водителем (компании Uber и Lyft), которые могут составить конкуренцию городскому транспорту в плотно населенных районах.

3. Популяризация велосипеда как средства передвижения в городах, способствовавшая росту его использования вместо городского транспорта. В американских городах численность горожан, использующих велосипед для поездок на работу, возросла на 50%. Однако доля поездок на велосипеде из дома на работу и обратно превышает 5% в меньшинстве городов. Кроме этого, велосипед не всегда может заменить общественный транспорт.

4. Наконец, глобальное сокращение мобильности горожан в зоне плотной городской застройки. Оно может объясняться старением населения (мобильность с возрастом снижается), увеличением числа горожан, работающих на дому, объема покупок с достав-

кой на дом, а также все более частым проведением досуга дома. Так, в США 43% занятых заявляют, что регулярно работают удаленно; это на 4 п.п. больше, чем в 2012 г. В Великобритании численность занятых, работающих дистанционно, по официальным данным, выросла с 2,9 млн человек в 1998 до 4,2 млн в 2014 г.

Значение и роль автобусного транспорта уменьшаются не только в крупных городах и столицах, но и в небольших городах. Так, во Франции, частота использования автобусов уже в течение нескольких лет сокращается в малых (менее 50 тыс. жителей) и средних городах (100–250 тыс. жителей).

Уменьшение привлекательности автобусов может отчасти объясняться изменением потребностей в мобильности и развитием других видов транспорта (трамвай, велосипед, совместное использование транспортных средств и т.д.). Маловероятно, что автобус совсем исчезнет из городского пейзажа, но, возможно, он будет испытывать сильную конкуренцию со стороны других транспортных средств, более удобных и комфортабельных. Это может подтолкнуть городские власти к переосмыслению роли автобуса в системе транспортных услуг и изменениям в финансировании отдельных видов городского транспорта.

По мнению автора, вероятнее всего, что в малых и средних городах автобус останется необходимым средством транспорта, так как здесь власти должны обеспечить мобильность населения, не имеющего собственного транспорта (молодежь, пожилые лица, безработные), и тех, кто проживает в отдаленных районах. Решение о сохранении или ликвидации автобусных линий останется вопросом политики городских властей, а также будет зависеть от состояния городского бюджета.

Наоборот, крупные города могут значительно сократить или отменить автобусные маршруты в пользу других видов транспорта, которые лучше приспособлены к запросам и образу жизни их жителей. Именно в этих городах в последние годы появились инновационные автобусы, приспособленные для городов с высокой плотностью населения и рассчитанные на сравнительно обеспеченных жителей.

С.Н. Куликова