

шению качества передвижения. По результатам опроса получены следующие результаты:

1) девушки (100 %) передвигаются из микрорайона Керамический в сторону центра города один раз в день; большинство юношей передвигается по данному маршруту 1-2 раза в день;

2) из общего числа опрошенных 50 % девушек используют маршрутное такси от 1 до 3 раз в неделю, при этом 50 % юношей – от 6 до 10 раз в неделю;

3) большинство юношей (80 %) главным качеством маршрутного такси считают комфорт передвижения, большинство девушек (60 %) – отсутствие пересадок;

4) большинство опрошенных (80 % юношей и 50 % девушек) отметили, что они «скорее недовольны» затратами временем на поездку + «совсем не удовлетворены» оказались 30 % девушек и 10 % юношей. Среднее фактическое время составляет 41,6 минут при желаемом, равном 23 минуты;

5) анализ качества перевозок по 10-балльной шкале при поездке на маршрутном такси позволяет охарактеризовать работу маршрутного такси только как удовлетворительную.

Обобщение ответов респондентов по улучшению качества поездки от периферии к центру города показало необходимость введения скоростного ТОГ, экспрессного маршрута, конфигурация которого должна отличаться от существующих маршрутов.

УДК 656

Исследование рынка автомоек г. Екатеринбурга

Ильбахтина Т.И., Акиева Ю.В.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Одним из наиболее динамично развивающихся направлений сферы, обслуживающей автопарки городов, являются автомойки. В Екатеринбурге в 2010 г. уровень автомобилизации составил 320 автомобилей на тысячу жителей, что на 9,5 % больше, чем в 2009 году. Автомобили теперь используются круглогодично, еженедельно, ежедневно, увеличиваются их пробеги. Как следствие, возникают проблемы нехватки элементов инфраструктуры сети.

В столице Урала действуют 173 автомойки, еще 64 находятся в стадии согласования или строительства. Дефицит автомоек по расчету – 77 объектов. Учитывая повышенную потребность в данных услугах, «моечный» бизнес может быть весьма успешным. В среднем «купание железного коня» на новых клининговых комплексах с пропускной способностью 2-3 авто-

мобиль в час обходится в 250–300 рублей. По оценкам 50 % владельцы личного автопарка заезжают на автомоечные станции. Как правило, это мужчины в возрасте 24–45 лет, владельцы иномарок и новых автомобилей. Авторами выполнено анкетирование автомобилистов (науч. рук. С.А. Вакман). Респонденты (50 человек) распределены по трем возрастным группам: молодежь (от 18 до 27 лет), средний возраст (от 28 до 47 лет) и старший возраст (от 48 лет и старше). Для выявления частоты пользования автомойками анкетное обследование проведено раздельно по машинам зарубежного и отечественного производства.

Основными владельцами автомобилей остаются мужчины – 70 %, хотя доля женщин продолжает возрастать. Средний возраст мужчин, владеющих отечественными машинами, составляет 28 лет, а женщин – 30 лет, те же показатели только для владельцев машин зарубежного производства составляют для мужчин – 31 год, для женщин – 30 лет. Преобладающее большинство семей (14 %) с автомобилем отечественного производства имеют один автомобиль, 10 % семей имеют 2 автомобиля, но уже более двух имеют 2 %. Доля семей, имеющих один автомобиль зарубежного производства, составила 40 % общего числа; 32 % семей имеют два автомобиля; а доля имеющих более двух автомобилей – 2 %. Средний суточный пробег автомобиля составил 64 км. Услугами автомоек в весеннее время года пользуются 64% владельцев, осенью – 46 %, в летнее время года – 12 %, а зимой – только 4 %.

Менее 1 раза в месяц пользуются услугами автомоек 42 %, 1–2 раза в месяц также 42 %, 3–4 раза в месяц – 14 % и более 4 раз в месяц 2 %. Владельцы зарубежных автомобилей чаще пользуются автомойками: в среднем за год владельцы отечественных автомобилей посещают автомойку 26 раз, владельцы зарубежных автомобилей – 35,5 раза в год. Средний чек на услуги автомойки составляет 250 рублей.

УДК 656

Расходы домохозяйств крупного города на транспорт

Вакман С.А., Мурзин Р.Р.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Послекризисная ситуация оказала серьезное влияние на транспортные издержки домохозяйств (ДХ). Это потребовало нового исследования транспортных расходов домохозяйств. Средний размер домохозяйств составил 2,46 человек. Наибольшую долю в их общем количестве занимают ДХ из 3 человек (37,1 %), а наименьшую долю – из 4 человек (14,3 %).