

DOI: 10.12731/2227-930X-2025-15-1-331

EDN: EOIVTL

УДК 656.072.53



Научная статья | Управление процессами перевозок

## АНАЛИЗ КАЧЕСТВА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ГОРОДЕ СЕВАСТОПОЛЕ

*Л.С. Плещова, М.Н. Крипак, Л.А. Кияшко*

### *Аннотация*

**Обоснование.** Рассмотрены приоритетные задачи по улучшению качества услуг в сфере транспорта, основные проблемы, связанные с организацией работы маршрутного транспорта и дорожного движения в городе Севастополе. Произведен анализ качества городских пассажирских перевозок после оптимизации маршрутной сети в г. Севастополе. Исследование рассматривает специфические особенности Севастополя, такие как гористый рельеф, узкие улицы исторической застройки, неравномерное распределение мест притяжения и пассажиропотоков, а также нестабильные погодные условия. Эти факторы существенно осложняют процесс оптимизации маршрутной сети и требуют учета при разработке любых изменений. В частности, анализируется опыт внедрения системы «бесшовных» пересадок, выявляются как её положительные стороны (например, сокращение дублирования на отдельных участках), так и негативные последствия (увеличение времени в пути, снижение удобства для пассажиров).

Работа опирается на данные официальной статистики, результаты анализа маршрутной сети, а также на изучение общественного мнения, выраженного в отзывах и жалобах пассажиров. На основе полученных данных, в исследовании делается вывод о необходимости более комплексного подхода к оптимизации транспортной системы Севастополя, который должен учитывать не только экономические показатели, но и уровень удовлетворенности пассажиров качеством предоставляемых услуг. В заключении предлагаются рекомендации

по дальнейшему совершенствованию маршрутной сети, направленные на повышение её эффективности и удобства для населения.

**Цель** – проанализировать качество пассажирских перевозок в Севастополе, оценить эффективность предпринятых мер по оптимизации маршрутной сети и определить необходимость дальнейшей корректировки транспортной системы города с учётом его специфических особенностей.

**Материалы и методы.** В исследовании применялись системный подход и общенаучные методы – статистический, сравнительный анализ и логические обобщения. Статья базируется на статистических и периодических материалах.

**Результаты.** По результатам анализа выбранных показателей качества выявили основные недостатки существующей маршрутной сети города Севастополь. Рекомендовали мероприятия по улучшению качества транспортного обслуживания населения Севастополя.

**Ключевые слова:** пассажирские перевозки; автомобильный транспорт; оценка при проектировании; дублирование маршрутов; организация движения

**Для цитирования.** Плещова, Л. С., Крипак, М. Н., & Кияшко, Л. А. (2025). Анализ качества пассажирских перевозок в городе Севастополе. *International Journal of Advanced Studies*, 15(1), 47–64. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2025-15-1-331>

Original article | Transportation Process Management

## ANALYSIS PASSENGER TRANSPORTATION QUALITY IN SEVASTOPOL

*L.S. Plestzova, M.N. Kripak, L.A. Kiyashko*

### *Abstract*

**Background.** The priority tasks for improving the quality of services in the field of transport, the main problems associated with the organization

of route transport and road traffic in the city of Sevastopol are considered. The quality of urban passenger transportation after optimization of the route network in Sevastopol is analyzed. The research considers specific features of Sevastopol, such as mountainous relief, narrow streets of historical buildings, uneven distribution of places of attraction and passenger flows, as well as unstable weather conditions. These factors significantly complicate the process of route network optimization and need to be taken into account in the development of any changes. In particular, we analyze the experience of implementing the system of “seamless” transfers, identifying both its positive sides (e.g., reducing duplication on certain sections) and negative consequences (increased travel time, reduced convenience for passengers).

The work is based on official statistics, the results of the route network analysis, as well as on the study of public opinion expressed in passenger feedback and complaints. Based on the obtained data, the study concludes that a more comprehensive approach to the optimization of the transport system of Sevastopol is needed, which should take into account not only economic indicators, but also the level of passenger satisfaction with the quality of services provided. The conclusion offers recommendations for further improvement of the route network aimed at increasing its efficiency and convenience for the population.

**Purpose** - to analyze the quality of passenger transport in Sevastopol, assess the effectiveness of measures taken to optimize the route network, and determine the necessity of further adjustments to the city’s transport system, taking into account its specific characteristics.

**Materials and methods.** The study used a systematic approach and general scientific methods - statistical, comparative analysis and logical generalizations. The article is based on statistical and periodic materials.

**Results.** The research employed a systems approach and general scientific methods – statistical analysis, comparative analysis, and logical generalization. The article is based on statistical and periodical data.

**Keywords:** passenger transportation; road transport; assessment during design; duplication routes; traffic management

**For citation.** Plestzova, L. S., Kripak, M. N., & Kiyashko, L. A. (2025). Analysis of passenger transportation quality in Sevastopol. *International Journal of Advanced Studies*, 15(1), 47–64. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2025-15-1-331>

## **Введение**

Качество пассажирских перевозок напрямую влияет на уровень жизни населения и экономическое развитие города. Главная задача транспортной системы – обеспечить полное, своевременное и качественное удовлетворение потребностей граждан в передвижении. В России оценка качества пассажирских перевозок всех видов транспорта общего пользования качество оценивается путем сравнения ожиданий пассажиров с фактическими параметрами услуги.

Несмотря на существующие стандарты, оптимизация транспортной системы в условиях специфической городской среды, такой как Севастополь, представляет значительные сложности. В городе реализуются проекты модернизации, направленные на повышение доступности и качества услуг, обновление транспортного парка и улучшение инфраструктуры. Однако, проблема дублирования маршрутов остается актуальной, а эффективность существующей системы требует повышения показателей.

Данное исследование направлено на анализ эффективности проведенной оптимизации маршрутной сети в Севастополе, оценку влияния специфических особенностей города на качество пассажирских перевозок, и определение необходимости дальнейших корректировок транспортной системы с учетом всех выявленных факторов.

## **Материалы и методы**

Основной задачей работы пассажирского транспорта является полное, своевременное и качественное удовлетворение потребностей населения в перевозках. Приоритетным направлением является улучшение качества обслуживания пассажиров транспортными услугами [17].

В Российской Федерации для оценки качества пассажирских перевозок, осуществляемых всеми видами транспорта общего пользования используются ГОСТ Р 5100496 «Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества» [3], от 01.01.1997 г., который устанавливает следующую номенклатуру основных групп показателей качества по характеризующим ими потребительским свойствам пассажирских перевозок: показатели информационного обслуживания, показатели тарифа, показатели комфортности, показатели скорости, показатели своевременности, показатели сохранности багажа, показатели безопасности. Качество услуг оценивается по разности двух условных величин – ожидания потребителя и фактических параметров. Эта разность называется расхождением, она оценивает степень удовлетворенности покупателя качеством услуги. Если фактические величины параметров качества и ожидаемые совпадают или оказываются близкими, то качество считается удовлетворительным или приемлемым.

Среди наиболее важных параметров качества услуг выделяют следующие [5; 13; 15; 16]:

- надежность – отсутствие срывов и опозданий рейсов, последовательность и своевременность выполнения транспортной услуги «точно в срок»;
- ответственность – гарантии выполнения услуг, желание персонала помочь потребителю услуг;
- квалифицированность – наличие необходимых навыков, конкретных знаний и компетентность персонала;
- доступность – простота процедуры установления контактов с предприятием, предоставление клиенту выбора удобного времени оказания услуг;
- комфортность – обстановка и условия, в которых осуществляется поездка с точки зрения удобства для потребителя;
- безопасность – отсутствие риска и недоверия со стороны пассажиров;

- коммуникабельность персонала – способность персонала общаться с пассажирами в доступном и понятном им стиле;
- взаимопонимание – знание и изучение интересов пассажиров, учет их требований при формировании работы транспорта
- среда – чистота салона транспортного средства, оборудование его аудио- и видеотехникой при междугородных перевозках, внешний вид транспортных средств и обслуживающего персонала и т.д.).

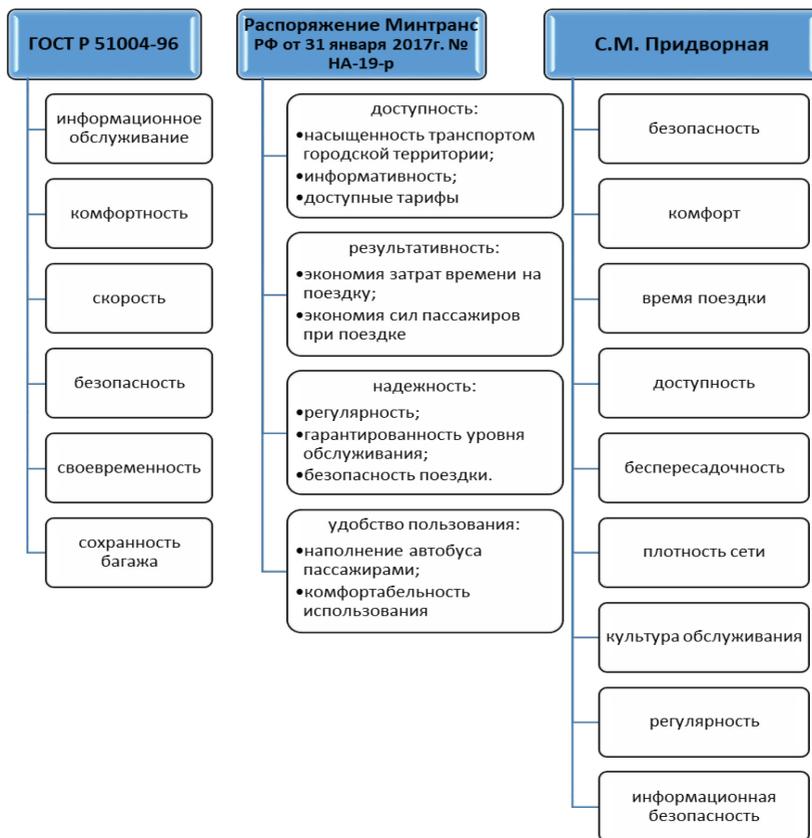


Рис. 1. Показатели качества пассажирских перевозок

Уровень удовлетворения потребностей пассажиров в транспортном обслуживании характеризуется системой показателей качества перевозок, главными из которых являются: наполнение подвижного состава, регулярность движения транспортных средств, время, затрачиваемое пассажиром на передвижение, возможность прямой, беспересадочной поездки, безопасность движения, информирование пассажира (объявление остановочных пунктов, вывешивание схемы маршрута, наличие информационных расписаний на остановочных пунктах) и др. На рисунке 1 приводятся показатели качества автомобильных перевозок согласно различным источникам [3; 5; 6].

По информации директора Департамента транспорта и дорожно-транспортного развития Игоря Титова, в Севастополе успешно реализуются проекты модернизации транспортной сферы. Согласно Постановлению Правительства города Севастополя от 27.01.2022 № 28-ПП [8], приоритетными задачами по улучшению качества пассажирских перевозок являются:

- обеспечение доступности и качества услуг пассажирского комплекса города Севастополя;
- обновление парка пассажирского транспорта;
- повышение уровня обустройства транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства в соответствии с нормативными требованиями по обеспечению транспортной безопасности;
- повышение эффективности использования всех видов ресурсов транспортного комплекса;
- создание условий для повышения безопасности участников дорожного движения.

Немаловажной проблемой качества пассажирских перевозок является высокий уровень дублирования маршрутов общественного транспорта. Анализ маршрутной сети, проведенный Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Севастополя [12], показал, что значение маршрутного коэффициента, характеризующего разветвленность

маршрутной сети, составляет 4,8. Согласно данным СП «Градостроительство» [10], для хорошо развитой маршрутной сети значение маршрутного коэффициента должно составлять 2,5-3,0.

### Результаты

Проблему дублирования маршрутов рассмотрим на примере схемы движения городского транспорта в городе Севастополе (рис. 2). В научной классификации степень дублируемости маршрутов принято разделять на следующие группы:

- совпадение маршрутов до 40%;
- совпадение маршрутов от 40 до 60%;
- совпадение маршрутов от 60% до 80%;
- совпадение маршрутов более 80%.

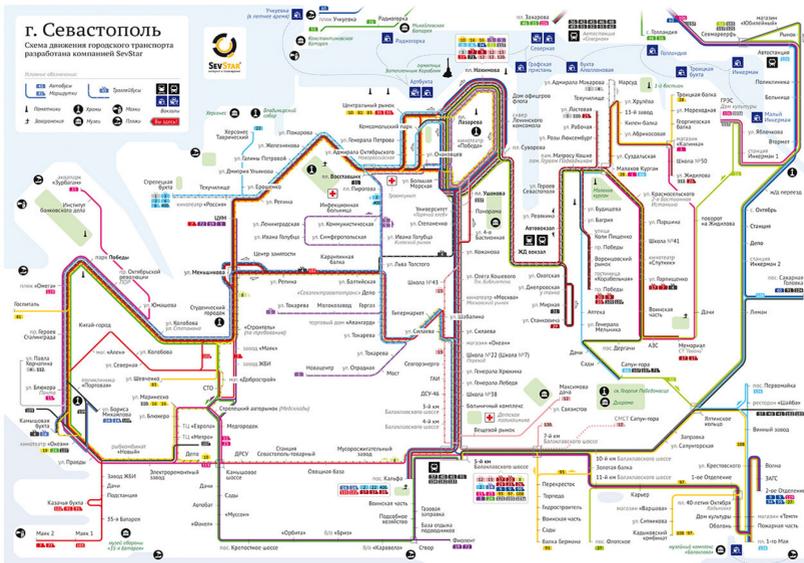


Рис. 2. Схема движения городского транспорта в городе Севастополе

В Севастополе существуют маршруты разной степени дублированности, но большую их часть можно отнести к 3-ей группе [2],

т.е. дублирование от 60 до 80%. В некоторых случаях автобусный маршрут может полностью дублироваться троллейбусным.

Наиболее дублированные районы города – проспект Острякова; центр города; корабельная сторона (от Ж/Д вокзала до ул. Горпищенко); бухта Стрелецкая, мкр. Летчики и Камышовая бухта. По усредненным данным количество дублированных маршрутов на этих дорогах составляет 17 единиц. Исходя из полученных данных, выявлены 10 участков с высоким дублированием маршрутов (см. табл. 1).

Таблица 1.

**Наибольшее количество дублирующих маршрутов по районам**

№	Участок дороги	Количество дублирующих маршрутов
Микрорайон им. А.Н. Острякова:		
1	5й км Балаклавского шоссе – пл. Ушакова	15
Центр города		
2	Пл. Ушакова – пл. Нахимова	13
3	Пл. Нахимова – ул. ген. Петрова	13
Корабельная сторона		
4	Пл. Ушакова – пам. матросу Кошке	22
5	Школа №41 – ул. Горпищенко (конечная троллейбусов)	13
Ленинский район		
5	Пл. Восставших – ул. Пожарова	21
Стрелецкая бухта		
7	Ул. Пожарова – ул. Меньшикова	15
8	Ул. Меньшикова – пр-кт героев Сталинграда	16
Камышовая бухта		
9	Пр-кт героев Сталинграда – ул. Блюхера	18
Балаклавский район		
10	5-й км Балаклавского шоссе – пос. Кальфа	13

### Обсуждение результатов

На первый взгляд может показаться, что высока необходимость корректировки городских маршрутов с целью уменьшения их дублирования. Для того, чтобы подтвердить или опровергнуть данную гипотезу, рассмотрим особенности города Севастополя,

которые необходимо учитывать при планировании в изменении организации маршрутов и дорожного движения в целом:

- Гористый рельеф местности – наличие большого количества дорог с уклоном, не позволяющий использовать определённый процент территории города для движения определённых видов транспорта и для проектирования кратчайших путей. Примером может служить путь от улицы Горпищенко до проспекта Победы. Кратчайший путь автомобильным транспортом составляет 3,4 км и должен осуществляться в объезд, через ул. Семипалатинскую (см. рис. 3). Расстояние прямого пути составляла бы 1,1 км. Невозможность проектирования кратчайшей дороги заключается в особенностях рельефа данной местности.

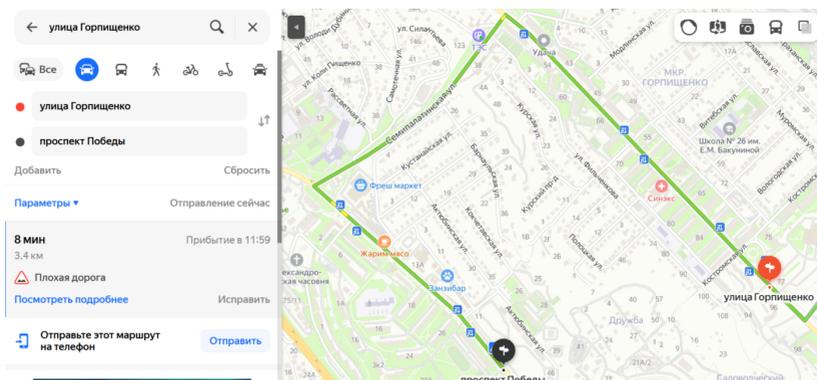


Рис. 3. Кратчайший путь автомобильным транспортом от улицы Горпищенко до проспекта Победы

- Узкие улицы относительно количества машин – дворовые и придомовые территории, построенные при СССР, не проектировались под большое количество автомобильного транспорта. В связи с этим возникает необходимость поиска парковочных мест. Некоторые люди паркуют автомобили вдоль проезжей части (например, по ул. Силаева, рис. 4), сокращая количество полос для движения транспорта и

вынуждая других участников дорожного движения маневрировать, повышая коэффициент аварийности.

- Расположение мест притяжения – расположение учебных заведений, предприятий, торгово-развлекательных и иных зданий как в центре города, так и в спальных районах вызывает большее количество перемещений граждан.
- Нестабильность погодных условий – учащение случаев ДТП во время дождя [11]; невозможность движения по некоторым дорогам во время гололедицы, воздействие жары на электронику троллейбусов.



**Рис. 4.** Парковка автомобилей вдоль проезжей части по ул. Силаева

Эти и другие особенности города необходимо учитывать при проектировании дорожно-транспортной системы, а также маршрутов города.

В феврале 2024 года сотрудники Департамента транспорта и дорожно-транспортного развития города Севастополя подготовили проект новой маршрутной сети [7]. Согласно данному проекту, часть маршрутов, объединяющих несколько районов города, упразднились. К таким маршрутам относились:

- Маршрут №92: Инкерман – пл. Лазарева;
- Маршрут №94: 2-е отделение Золотой Балки – магазин Черноморочка;
- Маршрут №107: Сапун гора – Депо №1;
- Маршрут №109: проспект Победы – ул. Б.Михайлова;
- Маршрут №112: ул. генерала Жидилова – Детская поликлиника.

Также, согласно документу, было принято решение внедрить ряд «бесшовных» пересадок. Например, сократив маршрут №120 до остановки 5-й км Балаклавского шоссе и сделав в течение 10 минут бесплатную пересадку для пассажиров на троллейбус №12. Подобный формат перевозок сделали на маршрутах №5 и №103.

Реализация «бесшовных» перевозок, решая проблему дублирования, влечёт за собой ряд других проблем [14]:

- отсутствие беспересадочности;
- увеличение времени ожидания нужного транспорта;
- увеличение времени пути пассажира.

Возвращаясь к теме дублирования маршрутов – эта мера является не только исторически сложившейся, но и практически обоснованной, так как в городе нет спальных, рабочих районов и т.д. В каждом районе есть целый комплекс различных инфраструктур, поэтому перемещения пассажиров (в том числе в часы пик) не производятся из одного конкретного района в другой, а имеют стохастический характер. Если предположить, что существует возможность «закольцевать» несколько районов города, то необходимо понимать, что это увеличит число пересадок в три раза, а также существенно увеличит время поездки пассажира из точки А в точку Б, как было сказано выше. Подтверждений этому можно найти достаточно после введения реформы: это сообщения пассажиров, пользующихся маршрутом №120 и делающих «бесшовные» пересадки [9]; жалобы жителей посёлка Дергачи на отсутствие автобусного маршрута №17 [1]; недовольство пассажиров отменой маршрута №34 [4] и т.д.

### **Заключение**

Для того, чтобы реформировать транспортную систему города Севастополя, необходим предварительный сбор информации из разных источников разными методами; нужна разносторонняя оценка фактов и данных, а также прогнозирование дальнейшего развития города как в транспортном, так и в иных направлениях.

### ***Список литературы***

1. Без автобуса №17 жители Дергачей и улицы Жидилова будут отрезаны от центра города. (2025). Телеканал «Независимое телевидение Севастополя». Получено с <https://nts-tv.com/news/bez-avtobusa-17-zhiteli-dergachey-i-ulitsy-zhidilo-48895/?ysclid=m6522p5rbe901663756> (обращение 1 марта 2025 г.)
2. ГОСТ 33385-2015. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования. (2016). Москва: Стандартинформ. 18 с.
3. ГОСТ Р 51004-96. Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества. (1997). Москва: Госстандарт России. 12 с.
4. Страсти по транспортной реформе Севастополя. (2025). Сетевое издание «Комсомольская правда». Получено с <https://www.sevastopol.kp.ru/daily/27554/4879277/?ysclid=m652657z4b809928040> (обращение 1 марта 2025 г.)
5. Лизогуб, Р. П. (2021). Оценка эффективности качества регулярных перевозок в системе управления городским пассажирским транспортом. *Сборник научных работ серии «Экономика»*, (21), 134–143. <https://doi.org/10.5281/zenodo.4892501>
6. Мочалин, С. М., & Каспер, М. Е. (2017). Формирование расчётных показателей для оценки результативности функционирования системы городского общественного пассажирского транспорта. *Вестник СибАДИ*, (6), 37–47.
7. О внесении изменений в реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Севастополя. (2024). Приказ департамен-

- та транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Севастополя №11-О от 25.01.2024 г. Получено с <https://dtdi.sev.gov.ru/npa/?doc=201079> (обращение 1 марта 2025 г.)
8. Об утверждении государственной программы города Севастополя «Развитие транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры города Севастополя». (2022). Постановление правительства Севастополя №28-ПП от 27.01.2022 г. Получено с <https://sev.gov.ru/docs/253/165258> (обращение 1 марта 2025 г.)
  9. Первый Севастопольский. (2025). Горожане возмущены отменой автобусов №12 и №120. Телеканал «Первый Севастопольский». Получено с <https://sev.tv/news/46574.html?ysclid=m651uzaiir175965322> (обращение 1 марта 2025 г.)
  10. СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. (2017). Москва: Стандартинформ. 90 с.
  11. Статистика ДТП по городу Севастополю. (нет года). Автомобильный портал «Рус ДТП». Получено с <https://rusdtp.ru/stat-dtp/gor-sevastopol> (обращение 1 марта 2025 г.)
  12. Экспертное заключение №408/01-15-01.2-18/03/23 о проведении оценки регулирующего воздействия проекта постановления правительства Севастополя «О внесении изменений в постановление правительства Севастополя от 2 февраля 2017 года №65-ПП «Об утверждении положения о порядке организации и проведения открытых конкурсов на право осуществления перевозок по маршруту (маршрутам) регулярных перевозок города Севастополя по нерегулируемым тарифам». (2023). Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Севастополя. Получено с <https://sev.gov.ru/docs/326/183890> (обращение 1 марта 2025 г.)
  13. Glock, J. P., et al. (2023). Berlin Pankow: a 15-min city for everyone? A case study combining accessibility, traffic noise, air pollution, and socio-structural data. *European Transport Research Review*, 15(7). <https://doi.org/10.1186/s12544-023-00577-2>

14. Mocanu, T., et al. (2021). A data-driven analysis of the potential of public transport for German commuters using accessibility indicators. *European Transport Research Review*, 13(54). <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00507-0>
15. Putra Adris, A. (2013). Transportation System Performance Analysis Urban Area Public Transport. *International Refereed Journal of Engineering and Science*, 2(6), 01–15.
16. Ismail, Izzati, & Ling, et al. (2015). An Evaluation of Urban Public Transport Route. Case Study: Hop-on Hop-off, Kuala Lumpur, Malaysia. *Planning Malaysia Journal*, 15. <https://doi.org/10.21837/pm-journal.v15.i2.273>
17. Raoniar, R., Rao, A. M., & Velmurugan, S. (2015). Public transport performance evaluation techniques — A review. *Journal of Road Transport*, 3(4).

### *References*

1. Without Bus #17, Residents of Dergachi and Zhidilov Street Will Be Cut Off from City Center. (2025). *NTS-TV Channel*. Retrieved March 1, 2025, from <https://nts-tv.com/news/bez-avtobusa-17-zhiteli-dergachey-i-ulitsy-zhidilo-48895/?ysclid=m6522p5rbe901663756>
2. GOST 33385-2015. Roads of General Purpose. Traffic Lights. Technical Requirements. (2016). Moscow: Standartinform. 18 pp.
3. GOST R 51004-96. Transport Services. Passenger Transportation. Quality Indicators List. (1997). Moscow: Gosstandart Rossii. 12 pp.
4. Passions Over Sevastopol Transport Reform. (2025). *Komsomolskaya Pravda Online Edition*. Retrieved March 1, 2025, from <https://www.sevastopol.kp.ru/daily/27554/4879277/?ysclid=m652657z4b809928040>
5. Lizohub, R. P. (2021). Assessing the Effectiveness of Regular Transportation Quality in Urban Passenger Transport Management. *Series "Economics" Collection of Scientific Works*, (21), 134–143. <https://doi.org/10.5281/zenodo.4892501>
6. Muchalin, S. M., & Kasper, M. E. (2017). Calculating Performance Metrics for Evaluating the Functioning Results of Urban Public Passenger Transport System. *Bulletin of SibADI*, (6), 37–47.

7. Amending the Register of Municipal Routes for Regular Transport Services in Sevastopol. (2024). Order of the Department of Transport and Development of Road and Transport Infrastructure of Sevastopol No. 11-O dated January 25, 2024. Retrieved March 1, 2025, from <https://dtdi.sev.gov.ru/npa/?doc=201079>
8. On Approval of the State Program of Sevastopol “Development of Transport and Road Transport Infrastructure of Sevastopol”. (2022). Resolution of the Government of Sevastopol No. 28-PP dated January 27, 2022. Retrieved March 1, 2025, from <https://sev.gov.ru/docs/253/165258>
9. First Sevastopol TV. (2025). Citizens Upset by Cancellation of Buses #12 and #120. *First Sevastopol TV Station*. Retrieved March 1, 2025, from <https://sev.tv/news/46574.html?ysclid=m651uzair175965322>
10. SP 42.13330.2016. Code of Rules. Town Planning. Layout and Development of Urban and Rural Settlements. (2017). Moscow: Standard-inform. 90 pp.
11. Statistics on Accidents in Sevastopol. (no date). *RusDTP Car Portal*. Retrieved March 1, 2025, from <https://rusdtp.ru/stat-dtp/gor-sevastopol>
12. Expert Conclusion No. 408/01-15-01.2-18/03/23 on Conducting Regulatory Impact Assessment of Draft Resolution of the Government of Sevastopol “Amendment to Resolution of the Government of Sevastopol No. 65-PP dated February 2, 2017 “Approval of the Regulation on Open Competition Organization and Holding for Right to Perform Regular Transport Services along Route(s) in Sevastopol According to Non-regulated Tariffs”. (2023). Department of Transport and Development of Road and Transport Infrastructure of Sevastopol. Retrieved March 1, 2025, from <https://sev.gov.ru/docs/326/183890>
13. Glock, J. P., et al. (2023). Berlin Pankow: A 15-minute city for everyone? Combining Accessibility, Traffic Noise, Air Pollution, and Socio-Structural Data. *European Transport Research Review*, 15(7). <https://doi.org/10.1186/s12544-023-00577-2>
14. Mocanu, T., et al. (2021). A Data-Driven Analysis of the Potential of Public Transport for German Commuters Using Accessibility In-

- dicators. *European Transport Research Review*, 13(54). <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00507-0>
15. Putra Adris, A. (2013). Transportation System Performance Analysis: Urban Area Public Transport. *International Refereed Journal of Engineering and Science*, 2(6), 01–15.
16. Ismail, Izzati, & Ling, et al. (2015). An Evaluation of Urban Public Transport Route: Case Study of Hop-on Hop-off, Kuala Lumpur, Malaysia. *Planning Malaysia Journal*, 15. <https://doi.org/10.21837/pm-journal.v15.i2.273>
17. Raoniar, R., Rao, A. M., & Velmurugan, S. (2015). Public Transport Performance Evaluation Techniques — A Review. *Journal of Road Transport*, 3(4).

#### **ДАННЫЕ ОБ АВТОРАХ**

**Плесцова Людмила Сергеевна**, магистрант Политехнического института  
ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»  
ул. Университетская, 33, г. Севастополь, 299053, Российская Федерация  
[weren5902@gmail.com](mailto:weren5902@gmail.com)

**Крипак Марина Николаевна**, доцент Политехнического института, канд. техн. наук, доц.  
ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»  
ул. Университетская, 33, г. Севастополь, 299053, Российская Федерация  
[mnkripak@mail.sevsu.ru](mailto:mnkripak@mail.sevsu.ru)

**Кияшко Лариса Александровна**, старший преподаватель Политехнического института  
ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»  
ул. Университетская, 33, г. Севастополь, 299053, Российская Федерация  
[LAKiyashko@sevsu.ru](mailto:LAKiyashko@sevsu.ru)

## DATA ABOUT THE AUTHORS

**Lyudmila S. Plestzova**, master's student, Polytechnic Institute  
*Sevastopol State University*  
33, *Universitetskaya Str., Sevastopol, 299053, Russian Federation*  
*kargopolov.senya@mail.ru*

**Marina N. Kripak**, Associate Professor, Polytechnic Institute, Ph.D.  
tech. sciences, Associate Professor  
*Sevastopol State University*  
33, *Universitetskaya Str., Sevastopol, 299053, Russian Federation*  
*mnkripak@mail.sevsu.ru*  
SPIN-code: 5259-7400  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4379-319X>  
Scopus Author ID: 57204668128

**Larisa A. Kiyashko**, Senior Lecturer, Polytechnic Institute  
*Sevastopol State University*  
33, *Universitetskaya Str., Sevastopol, 299053, Russian Federation*  
*LAKiyashko@sevsu.ru*  
SPIN-code: 6605-5322

Поступила 10.03.2025

После рецензирования 22.03.2025

Принята 28.03.2025

Received 10.03.2025

Revised 22.03.2025

Accepted 28.03.2025