УДК 355.692.3

МАЙЛУУ-СУУ ШААРЫНЫН ЖҮРГҮНЧҮЛӨРҮН ТАШУУНУН ПРОБЛЕМАЛАРЫ ЖАНА УЮШТУРУУНУН ӨЗГӨЧӨЛҮКТӨРҮ

Шайдуллаев Р.Б., Нуркулов С.А., Осунбеков С.С.
Майлуу-Суу колледжи, Майлуу-Суу шары,
e-mail: shrb63@mail.ru

Аннотация

Бул макалада Майлуу-Суу шаарынын жүргүнчүлөрүн ташуудагы проблемаларды чечүү үчүн автотранспорттун негизги көрсөткүчтөрү аныкталган, ошону менен бирге шаардагы транспорттун эксплуатациалоонун өзгөчөлүктөрү каралган.

Abstract

In this article the indexes of the problems of the passengers in the town of Mailuu-Suu are shown to decide them. The peculiarity of the town transport exploitation is defined.

Республикабыздын көз карандылыгына 23-жыл болду. Ушул аралыкта биздин экономикабыз бир баскычтан экинчи бир басчыкка өттү, жэ болбосо базар экономикасына өттүк. Мына ушундай мезгилде мурдагы советтер союзунун байланыштары үзүлүп кээ бир кыйынчылыктар пайда болду. Бул кыйынчылыктар мурдагы бардык советтер союзунун Республикаларында болууда, а бирок Кыргызстанда көп тармактарда ар түрдүү өзгөрүүлөр болду жана ыңгайсыздыктар байкалууда.

Белгилүү бир систаманын кыйрашынан экономиканын өсүп-өнгүүсү өтө акырындык темпте жүрүп жатат. Ушул учурда ар бир айылды, экинчи бир айыл менен же болбосо бир дубанды экинчи бир дубан менен байланыш жүргүзүүсү зарыл. Бул бир жагынан экономикалык байланыш болуп эсептелсе, ал эми экинчи бир жагы болуп, элди транспорт жана күнүмдүк азык-түлүктү менен камсыздоо эсептелинет. Ошону менен бирге карын-катнашты жүргүзүү үчүн биздин Республикада эң ыңгайлуу болуп автотранспорт эсептелинет. Себеби дегенде биздин территориябыздын 75% бийик жана бөскө тоолуу аймакты түзөт. Башка Республикаларга салыштырмалуу транспорттун башка түрлөрү өнүккөн эмес. Темир жол транспорту өтө аз, ал эми самолет менен жүктү жана жүргүнчүлөрдү ташуу биздин мамлекет үчүн экономикалык жактан ынгайлуу эмес. Бул тармактарды өстүрүү үчүн өтө көп акча сарптоо керек.

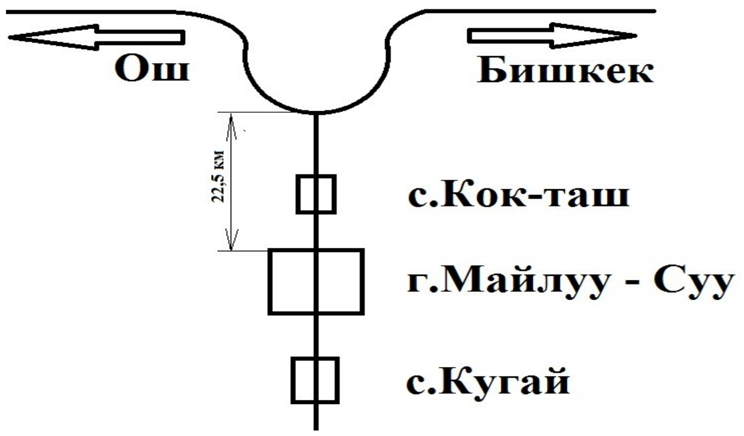
Мына ушунтип биздин Республикабыз үчүн эң ынгайлуу тармак бул автотранспорт тармагы болуп эсептелинет. Элибиздин-жерибиздин проблемасын чечүү менен биз мамлекетти бекемдөөгө шарт түзүп бере алабыз жана мамлекетибиздин экономикасын бир деңгээлден жогорку деңгээлге чыгыра алабыз. Транспортту тура колдонуу биз үчүн актуалдуу проблема болуп эсептелинет.

Бул макалада биз мамлекеттилүктүү чыңдоо үчүн Майлуу-Суу шаарындагы жүргүнчүлөрдү ташуунун проблемаларын сунуштап жатабыз. Жүргүнчүлөрдү ташуу үчүн мурдагы союз учурунда транспорттун бир түрү болуп такси-автомобили эсептелген. Таксистердин өзгөчөлүгү болуп башка автотранспорттордун айырмачылыгы, алар жүргүнчүлөрдө күнү-түнү менен жеткирүү болгон. Ошону үчүн таксистерге өзгөчө маани берилген, азыркы учурда деле ошондой.

Майлуу-Суу шаарына караштуу Көк-Таш кичи шаарчасынын жүргүнчүлөрүн ташуу учурда проблемалар болууда.

Негезинен Майлуу-Суу шаары борбор калабыз Бишкектен 580км жана областтын борбору Жалал-Абаддан 108 км алыстыкта жайгашкан /3/. Ошону менен бирге Майлуу-Суу шаары Ош-Бишкек трассасынан 24,0 км ичкери орун алган. Шаардагы транспорт үч бөлүктөн турат: Көк-Таш айылы – шаардын борбору – Көгөй айылы. Ушул ар бир шаардын бөлүгүн транспорт менен камсыздоо көйгөйү бар. Себеби дегенде Майлуу-Суу шаарында Гортоп-Көгөй маршруту каттайт, ар бир саатта бир жолу, мындай аралыкта жүргүнчүлөрдү өз убагында муктаждыктарын камсыздоо толугу менен чечиле элек.

Майлуу-Суу шаарынын жалпы жайгашышы төмөнкү 1-сүрөттө көрсөтүлгөн. Бул сүрөттө шаардын үч бөлүгү жана алардын ортосундагы аралыктары көрсөтүлүгөн.



1-сүрөт. Майлуу-Суу шаарынын транспорттук түйүнүн көрүнүшү

Шаардын элин транспорт менен ташууда төмөнкүдөй көйгөйлөр пайда болуп жатат:

- шаардын транспортунун иштөө режими жана туруктуу графиги такталган эмес;
- жүргүнчүлөрдү ташууда транспорттун ишин тактоочу диспетчердик пункт жок;
- таксистердин иштөө принсиби эң жөнөкөй, автоунаага адам толсо, ошол убакытта жүрөт, ал эми толбосо токтоп тура берет;
- жүргүнчүлөрдү ташып жаткан автоунаалардын техникалык абалына эч ким жооп бере албайт, башкача айтканда жооптуу жетекчи жок. Бул себептен жүргүнчүлөрдүн коопсуздугуна жооп берчи кызматкер каралган эмес;
- айдоочулардын ден-соолугун байкоочу же жумушка уруксат берүүчү медициналык кызматкер эске алынган эмес;
- айдоочулардын тамактануусунун графиги түзүлбөгөн, мындай учурда айдоочу 12 сааттан көп жумуш аткарат;
- жаш окуучулардын мектепке баражатканда жана кележатканда жол коопсуздугуна жооптуу кызматчы шаардын мэриясы тарабынан каралган эмес;
- кечки саат 21-00 дөн кийин шаарда эч кандай трангспорт жүргүнчүлөрдү ташыбайт, ал эми кышкы мезгилде болсо, 17-00 дөн кийин транспорт байланышы өтө начар;
- мектеп окуучулары 1 км дан 3 кмге чейин жөө басып Көк-Таштан -Майлуу-Суу шаарына окууга келишет. Ошол учурда: кышындасы суук, борон-чачын, ал эми жазындасы болсо жамгыр, туман, ал эми жайында күн ысык болот. Ушундай аба-ырыйынын өзгөрүсүндө окуучулар оруп калышы мүмкүн. Бул маселени чечүү дагы бир проблема болуп эсептелинет;
- жол кире Көк-Таштан "пятака" чейин 20 сом, адан дагы бир автоунаа алмаштырып, андан соң Майлуу-Суу шаарынын борборуна, мектептерге жана ишине жетишет. Мына ушунтип жол кире шаарга жеткенче 40 сом, кайтышы дагы 40 сом. Бир күндүк жол кире 80 сомго барабар. Мындай сумма бул жерде жашагандар үчүн өтө кымбат. Азыркы учурда Көк-Таш айылынан эртең менен саат 7-20 да мектеп окучуларын шаарга алып келет, наркы 10 сомдон. Же болбосо мектепке келиши 20 сомду түзөт. Ошол эле убакта микроавтобус токтоочу жайда аялдама жок. Аны биз 2-сүрөттө көрсөтүп жатабыз. Бул жерде аялдаманын жоктугунан сүрөттө көрсөткөндөй окуучуларды ташуу процесси жол коопсуздугу пайда болууда. Ушул көрсөтүлгөн жерге 20 м ге жетпестен аялдаманы куруу керек. Мына бул дагы бир шаар үчүн чоң проблема болуп эсептелинет;
- жолдун абалы өтө жаман, жол белгилери толук эмес же талапка жооп бербейт;
- айдоочулардын 55-65% жол эрежесин толук билбейт, биздин көзөмөлдөө боюнча.

2-сурот. Майлуу-Суу шаарынын жүргүнчүлөрдү ташуудагы проблемалар

Ушундай жогоруда айтылган көйгөйлөрдү чечүү үчүн биздин макалада сунуштарыбыз төмөндөгүдөй:

1. Майлуу-Суу шаарынын автостанциясын калпка келтирип тез арада ишке салуу керек жана ошол жерден шаардагы маршруткаларды башкаруу тура болот.
2. Майлуу-Суу шаарындагы жүргүнчүлөрдү ташуу үчүн Мерседес-Бенс 711D же 814D маркасындагы микроавтобус маршрутка жүргүзүү зарыл. Ушундай маршрута Майлуу-Суу шаарынын маршрутунун ачудагы экономикалык эффективдүүлүктү биз толугу менен эсептеп чыктык. Эсептөө ыкмасы сунуштардан кийин көрсөтүлгөн.
3. Шаарда жүргүнчүлөрдү автоунаа-такси менен ташуунун процессесин жакшыртуу керек.
4. Шаардагы автоунаа-таксилердин тарифин түшүрүү керек 20 сомдон 10 сомго.

Сунушту ишке ашыруу үчүн биринчиден маршруттун узундугун же аралыгын $L_м$ км, аныктоо керек бул маршруттун аралыгы $L_м$ = 10 км, андан соң аялдамалардын санын аныктоо үчүн төмөнкүдөй формуланы колдонобуз:

$$N_{ост} = n_{АБ} + n_{БА} = 11 + 11 = 22\,, \qquad (1)$$

мында $n_{АБ}$ – А точкадан Б точкасына жетүү жана кайра келүү учурундагы аялдамалардын саны, $n_{АБ}$ = 11.

Эки аялдаманын ортосундагы аралык перегон деп аталат /1/. Аялдамалардын ортосундагы аралык төмөндөгүдөй формула менен аныктайбыз:

$$L_{перАБ} = \frac{L_{мАБ}}{(n_{АБ} - 1)} = \frac{10000}{(11 - 1)} = 1000м\,, \qquad (2)$$

А точкасынан Б точкасына жетүү үчүн маршруттун багытын аткаруусун рейс деп атайбыз, ал эми жетүү убакытын төмөндөгүдөй формула менен аныктоого болот /2/. Кээ бир учурда, жетүү убактысын алдын ала эксперименталдык жол менен да аныктоого болот:

$$t_p = \frac{(3t_{\min} + 2t_{\max})}{5} = \frac{(3 \cdot 11 + 2 \cdot 17)}{5} = 13{,}4 \approx 13{,}5мин, \qquad (3)$$

Мында t_{min} жана t_{max} – маршруту аткаруу үчүн талап кылынуучу эн чоң жана эң кичине убакыт. Майлуу-Суу шаарынан Көгөй айылына чейин жүргүнчүлөрдү жеткирүүдө транспорттун дагы бир көрсөткүчү болуп анын ылдамдыгы эсептелинет. Ар бир маршрут боюнча белгилүү убакыт жүргүнчүлөрдүн чыгып-түшүшүн жана ар бир рейсти аткаруу үчүн диспетчер аркылуу белгилүү убакыт бөлүнөт. Бул учурда маршрутту сапаттуу аткаруу үчүн автобустун ылдамдыгы сөзсүз түрдө эсепке алынат. Шаардын жүргүнчүлөрүн ташуучу маршруттун кактоо ылдамдыгы υ_c, км/ч, техникалык ылдамдык

сыяктуу аныкталынат, бирок ошону менен бирге жүргүнчүлөрдү алмашуу убакыты эске алынат. Каттоо ылдамдыгы төмөндөгүдөй формула менен аныкталынат:

$$\upsilon_c = \frac{3{,}6 \cdot L_{перАБ}}{(t_{дв} + t_з + t_п)} = \frac{3{,}6 \cdot 1{,}43}{(13{,}5 + 2{,}7 + 4{,}4)} = \frac{5{,}148}{20{,}6} = \frac{5{,}148}{0{,}343} = 15{,}01 км/ч \qquad (4)$$

Мында $L_{перАБ}$ – маршруттун каттосу (пробег), $L_{перАБ}$ =1,43км; $t_{дв}$ – маршрут боюнча кыймылдоого кеткен убакыт, $t_{дв}$ = 13,5 мин; $t_з$ – жолдун абалынын кыймылга таасир этүүсү 30% от $t_{дв}$, же болбосо $t_з$ = 2,7 мин; $t_п$ – жүргүнчүлөрдүн түшүп-чыгуусуна кеткен убакыт, $t_п$ = 1,2 мин.

Майлуу-Суу шаарынын маршрутун ишин жакшыртууда биздин шартка кичинекей класстагы Мерседес-Бенс 711D же 814D микроавтобусун сунуштап жатабыз. Аталган микроавтобуста 22 жүргүнчүнү орун бар, андан сырткары дагы 10 жүргүнчүнү ташуу эске алынган, ал эми көрсөтүлгөн микроавтобустун техникалык көрсөткүчүнүн бири болуп күйүүчү майдын сарпталышы /1/, л/100 км 17л барабар. Эгерде биз күйүүчү майдын српталышын билсек, анда жаңы маршрутту аткарууда майдын сарпы төмөндөгүдөй формула менен аныкталынат:

$$Q_б = \frac{l}{L_{авт}} \cdot (q_c) = \frac{20}{100} \cdot (17) = 0{,}2 \cdot 17 = 3{,}4 л, \qquad (5)$$

мында 1 – маршруттун жалпы узундугу, 1 = 20км; $L_{ощб}$ – автобустун стандарт километражы $L_{ощб}$ = 100 км; q – күйүүчү майдын 100 км ге сарпы q_c = 17л.

Эми биз автобустун маркасына токтолгондон кийин, жүргүнчүлөрдүн ташуу – тарифин $Ж_т$ = 10 сом деп алсак, $К_л$ = 32 жүргүнчү-адамдын жол киресинин суммасы төмөндөгүдөй болуп аныкталынат:

$С_{общ.п}$ = $Ж_т \cdot К_л$ =320 сом.

Ал эми бензиндин сарпы төмөндөгүдөй аныкталынат:

$С_б$=3,4 х40,5 = 137,7 сом.

Автобустун бир жолку барышы төмөндөгүдөй сарпка барабар:

$С_з = С_{общ.п} - С_б$ = 320-137,7 =182,3 сом.

Ушундай көрсөткүчтөрдү жеңил автомобиль-такси үчүн да аныктайбыз, эки сунушталып жаткан варианттарды салыштыруу үчүн. Жеңил автомобиль-такси үчүн жол кире:

$С_{общ.п .л} = Ж_{тл} \cdot К_{л.л}$ = 20х4 =80 сом

Ал эми 32 жүргүнчүнү ташуу үчүн жеңил автомобиль-такси менен, такси 8 жолу барып-келүүсү зарыл $Т_ж = К_л$ / Кл.л = 32/4 = 8. Жалпы рейстин саны белгилүү болгондон соң канча литр күйүүчү май жеңил автомобиль-таксиге сарпталышын аныктайбыз төмөндөгүдөй формула менен:

$$Q_б = \frac{l}{L_{авт}} \cdot (q_c) = \frac{20}{100} \cdot (8{,}5) = 0{,}2 \cdot 8{,}5 = 1{,}7 л,$$

Ал эми бир рейске майдын сарпы белгилүү болсо, жеңил автомоибль-такси 8 жолу барып келүү үчүн күйүүчү май сарпталат:

$С_{б.ж}$=(8х1,7)х40,5=13,6х40,5= 550,8сом

Эгерде бир гана көрсөткүчтү (күйүүчү майдын сарпын) эске алсак, анда жаңы ачылуучу маршруттун эффективдүүлүгү төмөндөгүдөй болот бир жолку бару үчүн:

$Э_т = С_{б.ж} - С_б$= 550,8 – 137,7 = 413,1 сом.

Мына ушунтип, Майлу-Суу шаарынын жүргүнчүлөрүн ташууну жакшыртуу үчүн маселелерди чечүү менен төмөндөгүдөй жыйынтык чыгарууга болот:

1. Мамлекеттүүлүктү чыңдоо максатында Майлуу-Суу шаарында белгилүү иштер жүргүзүлүп жатат. Анын бир көрсөткүчү болуп элди транспорт булагы менен камсыздоогу проблмаларды чечүү эсептелинет.

2. Транспорт булагын чыңдоо менен жаш өспүрүмдөрдүн коопсуздугун жогорулатуу менен биз келечектеги мундун билим жогорулатууга шарт түзүп жатабыз.
3. Шаардын элине транспорту жогорулатуу менен бирге, шаарга алып-келинүүчү товарлардын баасын түшүрүү эсептелинет. Ошону менен бирге шаарда транспорттук-экспедициалык камсыздоону жогорулатууга шарт түзүлүп жатат.
4. Транспортту жакщыртуу менен бирге жалпы Майлуу-Суу тургундарынын башка аймактар менен карын-катнашын чыңдоого жетишебиз.

Литература

1. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учеб. Для вузов.- М.: Транспорт, 1997.- 254с.
2. Игнатенко А.С. Управление качеством таксомоторных пассажирских перевозок. М.: Транспорт,1988.- 127с.
3. Алиев А. Шамы жаркыраган Майлуусуу: Тарыхый, корком, мемуардык чыгарма. – Б.: 2006. 332 б.