

2-секция. Социалдык-гуманитардык илимдер, 2010-жылдын апрели: окуялар, фактылар

УДК 303.425.2

Шайдуллаев Р.Б. – преподаватель, Токторбаев К.С. - преподаватель

Пассажирская перевозка в г. Майлуу-Суу как одна из главных социальных проблем

В данной статье рассмотрены проблемы пассажирской перевозки в городе Майлуу-Суу как одна из главных социальных проблем. Майлуу-Суу расположен на расстоянии 108км от областного центра г. Жалал-Абад, а от столицы Кыргызстана г.Бишкек примерно в 520км. Город расположен в узком уюелье и растянут вдоль реки Майлуу-Суу на расстоянии 20ти километров от автотрассы Бишкек-Ош с обуюей протяженностью сети автомобильных дорог в 24,3км. Численность населения города составляет более 18 тысяч человек. В связи с этим, решение вопроса обеспечения населения транспортом, по нашему мнению, является одним из путей решения социальных проблем города Майлуу-Суу, так как транспорт и социальный вопрос очень тесно взаимосвязаны. Город Майлуу-Суу отделен от основной трассы Бишкек-Ош, что отрицательно влияет на развитие города и на уровень цен перевозимых товаров народного потребления. Отсюда возникает еую одна проблема, связанная с ценообразованием на товары. Поэтому в решении социальных вопросов транспортный поток занимает предпочтительное место. Так как в городе Майлуу-Суу производство продуктов питания и другие товары, необходимые для нужд населения отсутствуют. Все товары привозятся коммерсантами со столицы республики или областного центра и до потребителя они доходят со значительной наценкой. Такие цены на товары не соответствуют реальным доходам населения города. Как пример можно привести цены на следующие товары: картофель в г. Кочкор-Ата, который находится на трассе Бишкек-Ош и является сквозным, стоит 10 сомов, а у нас 15-20 сомов, растительное масло там стоит 80-85 сомов, а у нас 90-95 сомов, мыло-моуюие товары также дороже на 8-10 сомов. Цены на транспортные перевозки пассажиров также выше, чем в других городах на 5-7 сомов за одну поездку.

Но и в осуюествлении транспортных и пассажирских перевозок есть свои проблемы, которые создают предпосылки для образования социальных вопросов в городе:

- отсутствие ритмичности и четкого режима перевозки товаров народного потребления, так как перевозка товаров осуюествляется коммерсантами. Коммерсанты привозят товары, когда у них заканчивается запас товаров;

- из-за очень плохого состояния автомобильных дорог города многие владельцы транспортных средств с других городов, осуюествляющие перевозки пассажиров и товаров отказываются заезжать в город с основной трассы;

- отсутствие транспортного сообщения по городу в вечернее время, особенно после 20-00 часов.

Пассажирскую перевозку осуюествляет частный сектор, т.е. частные автовладельцы. Но контроль над техническим состоянием их автотранспортных средств ведется не на должном уровне. Частный транспортный сектор не осуюествляет перевозку детей младшего возраста (школьников). В утреннее время дети пешком идут в школу на расстояние от 1 км до 4 км и обратно. При этом никто не несет ответственности за жизнь школьников кроме самих родителей, а это отрицательно влияет на психологию детей-

школьников и формирование их как личности. Это также отрицательно влияет на посещаемость уроков и их успеваемость в учебном процессе. Такая проблема имеется и у студентов. Они постоянно опаздывают на занятие – это в лучшем случае. А бывает, что студенты больше пропускают занятия из-за отсутствия транспортного сообщения с пригородом. Для пожилых людей, ветеранов и инвалидов никакие льготы не предусмотрены.

Работа частного сектора осуществляется по системе как заполнился, так и поехал. При такой системе работы отсутствует режим труда и отдыха водителей. В погоне за прибылью частные перевозчики забывают о безопасности перевозки пассажиров, многие из них не соблюдают правил дорожного движения. Отсюда возникает еще одна проблема при перевозке населения города. Этот факт уже говорит о том, что создана «аварийная ситуация». А этот вопрос тоже создает предпосылки для возникновения социальных вопросов.

Для осуществления перевозок жителей по городскому и пригородному транспортному сообщению муниципальный транспорт отсутствует. Вместо него жителей кое-как обслуживает частный сектор, который не в полной мере удовлетворяет потребность в перевозке населения.

Одним из вариантов решения данного вопроса мы считаем восстановление работы автостанции города Майлуу-Суу, представленного на рис-1. Из этого рисунка видно, что автостанция находится в ужасно плачевном состоянии.



Рис.1 Обүй вид автостанции г.Майлуу-Суу

Обүяя плоүадь автостанции составляет примерно 750м², а полезная плоүадь составляет 20м x 8,5м, т.е. 170м², в состав которого входит: стоянка для автобусов (3х секционная), стоянка для легковых автомобилей-такси примерно на 20 авто, поливной участок с зелеными насаждениями (140м²), 5 скамеек.

Для восстановления этой автостанции необходимо провести капитальный ремонт полезной плоүади. Капитальный ремонт автостанции включает в себя такие работы, как:

№ п/п	Наименование ремонтных работ с расходными материалами	Сумма, сом
1	Штукатурка (наружная и внутренняя), 228м ²	22800

2	Побелка (наружная и внутренняя), 510м ²	4000
3	Остекление, 45 м ²	21000
4	Ремонт входных дверей, бшт.	6000
5	Ремонт кабинета диспетчера и кассира	2000
6	Ремонт электрической части (установка розеток, выключателей, лампочек, уличного освещения)	12000
7	Ремонт ограждений	6000
8	Приобретение инвентаря для буфета	4000
	ИТОГО	77800

Из таблицы мы видим, что на капитальный ремонт автостанции требуется около 78000 сом. После проведения капитального ремонта планируется открытие маршрутов в следующих направлениях:

- 1) Майлуу-Суу – Кок-Таш, протяженностью 10км, 4 рейса в день – 2 утром (7-00 и 8-00), 2 вечером (14-30 и 17-30). Стоимость проезда – 8 сом.

Для создаваемого пригородного маршрута Кокташ-Майлуу-Суу наиболее подходящим автотранспортным средством является автобус малого класса ПА3-3205 пассажиро-вместимость 37 чел. Из /1/ технической характеристики известен контрольный расход топлива – 20,5л на 100 км. Отсюда следует, что при длине маршрута $L_m=10$ км, для одного рейса расход бензина будет равен

$$Q_b = \frac{l}{L_{авт}} \cdot (q_c) = \frac{20}{100} \cdot (20,5) = 0,2 \cdot 20,5 = 4,1л, \quad (1)$$

где l – обшая протяженность маршрута, $l=20$ км; $L_{авт}$ – стандартный километраж автобусов $L_{авт} = 100$ км; q – расход бензина на 100 км, $q=20,5$ л.

Если установить тарифную ставку за перевозку пассажиров $T_c = 8$ сом, то при вместимости автобуса 37 чел. за одну поездку сумма собранных денежных средств составит 296 сом. А расход бензина $4,1 \times 37,5 = 153,75$ сом. Прибыль от одной поездки по установленному маршруту: $296 - 153,75 = 142,25$ сом.

Для сравнения при перевозке легковым автомобилем частного сектора расход бензина составит:

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

Но плата за проезд на легковом автомобиле составляет 15 сомов, а ее вместимость – 4 человека. Значит, выручка за одну поездку составит $T_{сл} = 15$ сом \times 4чел = 60 сом, а чтобы перевезти 37 пассажиров на легковом автомобиле необходимо сделать 9,25 поездок. А расход бензина на эти поездки составит $9,25 \times 1,7 = 15,73$ л. В суммарном выражении это составит: $15,73 \times 37,5 = 589,69$ сом. Экономия от использования пассажирского автобуса малого класса ПА3-3205 в сравнении с легковым автомобилем по настоящему маршруту составит $589,69 - 153,75 = 435,95$ сом.

- 2) Майлуу-Суу – Кочкор-Ата, протяженностью 35км.
- 3) Майлуу-Суу – Жалал-Абад, протяженностью 90км.
- 4) Майлуу-Суу – Ак-Бата, протяженностью 26км.
- 5) Майлуу-Суу – Кербен через г.Таш-Кумур, протяженностью 130км.

Экономический эффект от остальных маршрутов можно определить по аналогии вышеуказанного метода.

Создание вышеотмеченных маршрутов даст следующие результаты:

1. Улучшение социального положения пригородного населения в направлении Майлуу-Суу – Кок-Таш путем обеспечения постоянной и более дешевой перевозкой.
2. Обеспечение безопасного передвижения студентов и учащихся (особенно младших классов) до учебных заведений и в обратном направлении и, следовательно, улучшение своевременного посещения занятий и уроков.
3. Малообеспеченный слой населения и льготники (пенсионеры, инвалиды и т.д.) будет обеспечен более дешевым транспортом для передвижения.

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.

Шайдуллаев Расулбек Бегимкулович, Майлуу-Сууйский колледж,
0779 46-29-67. Токторбаев Кыял Салыевич, Майлуу-Сууйский колледж, 0555 (771)
737-787, therichest7@mail.ru