

ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

INFORMATIONAL SUPPORT FOR THE TECHNICAL OPERATION OF VEHICLES

*Бул макалада Кыргыз Республикасынын шарттарында автотранспорт каражаттарын техникалык пайдалануудагы маалыматтык камсыздоонун ролу каралат.
Ачык сөздөр: автомобиль, транспорт, маалымат.*

В данной статье рассматривается роль информационного обеспечения при технической эксплуатации автотранспортных средств в условиях Кыргызской Республики.

Ключевые слова: автомобиль, транспорт, информация.

This article discusses the role of information management with the technical operation of vehicles in terms of the Kyrgyz Republic.

Keywords: car, transport, information.

Низкий технический уровень автодорожной сети Кыргызской Республики усугубляется недостаточным развитием придорожной инфраструктуры и плохим информационным обеспечением.

Исследования уровня сервисного обслуживания на основных автомобильных дорогах республиканского значения, показали, что даже на международных трассах размещены преимущественно малые станции технического обслуживания (СТО), не располагающие необходимыми рабочими площадями, современным оборудованием и не выполняющие всех видов ремонтов. Как правило, все они специализируются на оказании услуг для легковых автомобилей.

Кыргызская Республика расположена на северо-востоке Центральной Азии. Занимает приблизительно 199 тыс. км² (или 77,540 кв. миль). По площади занимает 85-е место в мире. Численность населения на 2012 год ориентировочно составляла 6 млн. чел. Территория республики простирается с запада на восток на 925 км, с севера на юг на 453,9 км.

Кыргызская Республика – горная страна. Из общей территории ориентировочно 94,2 % ее лежит выше 1000 м над уровнем моря, а около 40,8 % – выше 3000 м. Средняя высота над уровнем моря – 2750 м., наибольшая высота – 7439 м., наименьшая высота – 401 м. Кыргызская Республика граничит с севера с Республикой Казахстан (северная крайняя точка – 43°16 северной широты), юго-запада – с Республикой Узбекистан (западная крайняя точка 69°15 восточной долготы), юга – с Республикой Таджикистан, а с востока и юго-востока – с Китайской Народной Республикой (восточная крайняя точка 80°18 восточной долготы). В табл. 1.1. приведен список перевалов находящиеся в Кыргызской республике.

Основные 2 маршрута, проходящих по территории Кыргызской Республики, станциями технического обслуживания обеспечены почти в полном объеме, хотя на отдельных участках дорог расстояния между ними превышают нормативные в 2-3 раза и более. Однако следует учитывать, что большая часть существующих СТО предназначена для обслуживания легковых автомобилей, а для оказания услуг грузовым автомобилям тяжелого класса они не приспособлены и лишь попутно обслуживают их, выполняя мелкие работы по замене шин, ремонту камер и т.д.

С учетом потребности автотранспортного рынка необходимо не только восстановление, но и развитие современных систем технического обслуживания

автотранспортных средств. Хуже обстоит дело с созданием перевозчикам условий для полноценного отдыха. На транспортных коридорах фактическое наличие мотелей и кемпингов почти в 2 раза ниже нормативного. Существующие мотели и кемпинги предназначены преимущественно для обслуживания водителей легковых автомобилей и не располагают достаточным количеством стоянок для грузового транспорта. По уровню оказываемых услуг пункты отдыха в большинстве случаев не соответствуют требованиям, предъявляемым к мотелям и кемпингам, но по эстетическому внешнему оформлению производят благоприятное впечатление.

Недостаточное количество мотелей и кемпингов с охраняемыми стоянками отрицательно сказывается на безопасности дорожного движения и не удовлетворяет требованиям Правил организации труда и отдыха водителей, а также требованиям европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, выполняющих международные автомобильные перевозки. Основными причинами низкой активности в строительстве мотелей и кемпингов являются большие капиталовложения и низкая рентабельность работы таких объектов. В целях снижения стоимости строительства, а также увеличения числа пользователей объектами автосервиса за счет количества и улучшения качества оказываемых услуг рекомендуется размещать объекты сервиса различного назначения на едином земельном участке с сервисными комплексами вместо традиционного создания единичных пунктов сервисных услуг на разных земельных участках.

Более благополучная ситуация сложилась с обеспечением автотранспортной сети заправочными станциями. Однако на отдельных участках дорог расстояния между ними превышает нормативное в несколько раз. При этом отмечается недостаток специализированных автозаправочных станций для обслуживания большегрузных автомобилей.

Серьезным недостатком обустройства автодорог является отсутствие придорожной связи и информации о текущем состоянии дорог по маршруту следования. Недостатки сервисного обслуживания и обустройства автодорог, характерные для наиболее важных автотранспортных магистралей республики, в значительной степени возрастают на других направлениях дорог республиканского и местного значения.

В настоящее время одним из наиболее слабых звеньев автомобильной отрасли является низкий уровень информационного обеспечения. Этот фактор на фоне большого количества перевозчиков, особенно частных, является главным препятствием не только для совершенствования технологии перевозок на основе современных телекоммуникационных и навигационных систем, но и для достоверного учета перевозок и формирования базы данных, характеризующих объемные и качественные показатели работы отрасли. В этих условиях получение информации о местонахождении автотранспортного средства является серьезной проблемой. Некоторые ведущие компании (в основном имеющие зарубежных партнеров) по требованию патента получают эту информацию с использованием систем сотовой связи (GSM и GPS). Практика оказания подобных услуг ограничивается их высокой стоимостью.

Автоматизация внутренних технологических процессов (преимущественно в области бухучета) применяется в относительно небольшом количестве автотранспортных компаний, главным образом частных. Бывшие государственные (приватизированные) предприятия не располагают возможностями для приобретения компьютеров.

Подвижной состав, выполняющий международные перевозки, не оборудован применяемым иностранными перевозчиками многофункциональным оборудованием – бортовыми компьютерами.

В составе автодорожной сети Кыргызской Республики отдельные дороги и направления играют особо важную роль, обеспечивая транспортные связи республики и соседних с ней государств в межгосударственном сообщении.

В годы становления после великой отечественной войны требовало значительного увеличения автомобильных перевозок. В целях повышения эффективности эксплуатации автомобилей, было начато массовое применение прицепов и полуприцепов. Приветствовали инициативу работников автотранспорта за увеличение межремонтного

пробега, пробег в 100 тыс. км без капитального ремонта и др. Планово укрепляли и развивали авторемонтную промышленность. К концу 1951 г. численность автопарка достигла 12 тыс. автомобилей. В последующие годы темпы увеличения автотранспорта бурно развивалась. На рис.1. показаны показатели общего пользования автомобильного транспорта в годы суверенитета Кыргызской Республики.

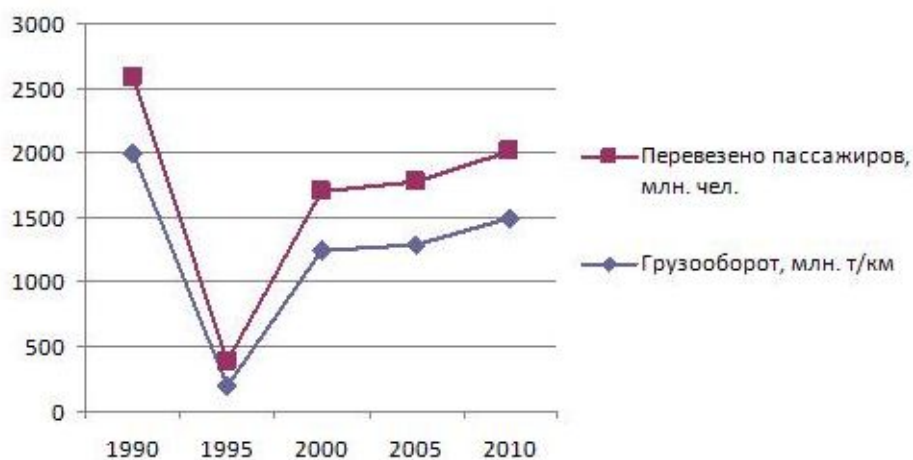


Рис.1. Анализ показателей общего пользования автомобильного транспорта

За 2010 год автомобильным транспортом перевезено 6,4 млн. т груза. Общий удельный вес составил 17,5 %. Если смотреть отдельно, то 44 % было осуществлено в пригородном маршруте, 12,4 % внутри города, 43,4 % между городами, 0,2 % в соседние республики. Таким образом, можно заметить, что по сравнению с 1999 г. перевозки грузов по междугородним маршрутам возросли в 2,3 раза, а в пригородных маршрутах уменьшились на 30 %, внутри города на 14 %, а перевозки на соседние государства на 90 %. Частными транспортными средствами было перевезено 7,4 млн. т грузов.

В последние годы Правительство Кыргызской Республики активно начало привлекать инвестиции различных международных банков для реабилитации автомобильных дорог международного значения. Первым пилотным проектом по реабилитации автомобильных дорог стала реабилитация автомобильной трассы Бишкек – Ош.

Данная автомобильная дорога является главной дорожной артерией, соединяющей север и юг Республики, как во внутригосударственном, так и в международном плане. Для реабилитации автомобильной трассы Бишкек-Ош потребовалось более 10 лет. От ее завершения заметны значительные экономические, иногда и политические, социальные сдвиги. Ей пользуются все слои населения республики: бизнесмены, грузо- и пассажироперевозчики и простые граждане республики. Необходимо отметить, что 10 лет слишком большой срок для восстановления 530 км автодороги из общей 674 км протяженности автомобильной дороги Бишкек-Ош.

Трасса Бишкек – Ош проходит через перевалы Тоо-Ашуу, Ала – Бель, Кок – Бель. На перевале Тоо – Ашуу построена тоннель длиной 3 км. Тоннель назван в честь экс-министра транспорта и коммуникации Киргизской ССР Х. Кольбаева

В последние годы, в связи с резким увеличением грузо и пассажироперевозок по трассе Бишкек – Ош, Министерством транспорта и коммуникаций планируется строительство альтернативных автомобильных дорог по маршруту Бишкек – Ош (670 км). Предлагается семь вариантов альтернативных автомобильных дорог:

1. Бишкек – Сокулук – Арал – слияние р. Кокомерен и Нарын – Казарман – Сары-Кыр – Жалал-Абад – Ош (520 км);
2. Бишкек – Кара-Балта - Тунук – Арал – слияние р. Кокомерен и Нарын – Казарман – Сары-Кыр – Жалал-Абад – Ош (582 км);

3. Бишкек – Балыкчы – Кочкор – Арал – слияние р. Кокомерен и Нарын – Казарман –Сары-Кыр – Жалал-Абад – Ош (582 км);
4. Бишкек – Балыкчы – Кочкор – Нарын – Казарман –Сары-Кыр – Жалал-Абад – Ош (774 км);
5. Бишкек – Балыкчы – Кочкор – Нарын – Узген – Ош (770 км);
6. Бишкек – Тунук – Арал – Чаек – Кара-кече – Молдо-Ашуу – Жаны-Талап – Кара-Тоо - Казарман –Сары-Кыр – Жалал-Абад – Ош (754 км);
7. Бишкек – Отмок – Талас – Кызыл-Адыр – пер.Кара-Буура – Жаны-Базар – пер. Чапчыма – Ала-Бука – Шамалды-Сай - Ош (950 км);

В связи с чем, республика в кратчайшие сроки должна отремонтировать и восстановить основные стратегические, транспортные артерии нашей страны, так как экономически и политически целесообразность восстановления вышесказанных участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории нашей республики, крайне необходима не только для нашей страны, но и в целом для Центральной Азии.

С началом реабилитационных работ по вышесказанным международным транспортным коридорам, почти без внимания остались работы по реабилитации внутренней сети автомобильных дорог, обеспечивающие доступ к транспортным коридорам и связывающие между собой области, города и села. Объемы ремонта автомобильных дорог, из-за плохого финансирования были очень незначительны. Все это привело внутреннюю сеть автомобильных дорог к критическому, плачевному состоянию.

Изношенность сети внутренних автомобильных дорог накладывает серьезные ограничения на развитие нашей экономики. Нам известно, что внутренняя сеть автомобильных дорог, в основном, пролегает по горным участкам и через многочисленные перевалы и сельские населенные пункты, в которых преобладают аграрный сектор (земледелие и животноводство). У жителей села из-за плохого состояния дорог затруднен доступ к внутренним рынкам сбыта сельхозпродукции. Кроме этого, из-за плохого состояния дорог у населения отдаленных районов затрудняется доступ к жизненно важным социальным и медицинским услугам, сконцентрированных в районных и областных центрах.

Протяженность внутренней сети автомобильных дорог составляет 18,803 т. км (Рис 2.), из них протяженность асфальтированной дороги 4972,4 км, дорога, гравийные дороги – 9,9652 т. км, грунтовые дороги – 1,611 т. км. Почти все автомобильные дороги пролегают через многочисленные горные перевалы. Горы составляют 90% всей территории Кыргызстана. Горы пересекают всю страну. В результате чего почти любая поездка по стране включает в себя пересечение горных перевалов.

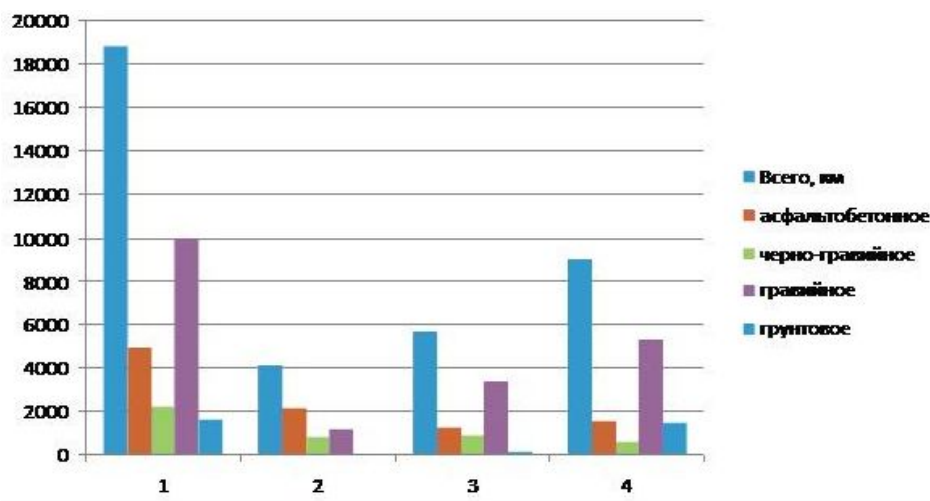


Рис. 2. Гистограмма общей протяженности автомобильных дорог Кыргызской Республики.

1 - протяженность дорог общего пользования, км; 2 - протяженность международных автомобильных дорог, км; 3 - дороги государственного значения, км; 4 - дороги местного значения, км.

Кроме того в Республике имеются проблемы транспортной независимости: Одной из проблем, имеющих не только социальный, но и политический характер, является полное обеспечение транспортной независимости страны. Для решения которой необходимо обеспечить строительство объездных дорог территорий таджикских и узбекских анклавов в местах сопряжения приграничных территорий и в обход. Осуществление строительства данных объездных дорог будет способствовать: во-первых, социальному и экономическому развитию всего юго-западного региона Кыргызской республики; во-вторых, приведет к сокращению уровня бедности и снижению социального напряжения; в-третьих, к улучшению качества обслуживания общественным транспортом; в четвертых, уровня доступа к транспортному обслуживанию со стороны бедных слоев населения. Решение вышесказанных задач по транспортной независимости позволило бы увеличить объемы внутреннего транспортного сообщения по юго-западному региону, где расположены анклавы Узбекской и Таджикской, через которые проходят существующие автомобильные дороги.

Список литературы

1. Заичкин Н.И. Экономико-математические модели и методы принятия решений в управлении производством [Текст]: Учеб.пособие / Н.И.Заичкин. – М.: ГУУ, 2000. –200 с.
2. Моделирование производственно-сбытовых систем и процессов управления [Текст] / Под ред. А.А.Колобова, Л.Ф. Шклярского. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 1993. – 216с.
3. Смехов А.А. Математические модели процессов грузовой работы[Текст]./ А.А.Смехов. –М.: Транспорт, 2001. – 472 с.
4. Рекомендация по составлению бизнес – плана для автотранспортных предприятий выполняющих международные автомобильные перевозки [Текст]. –М.: Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, 2002. – 119 с.
5. Лушинский В.С. Логистика автомобильного транспорта [Текст] / В.С.Лушинский и др.– М.: Финансы и статистика, 2002. – 71 с.