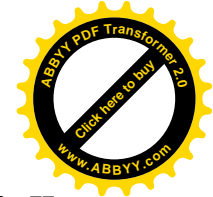


УДК 656.072.6:711.432 (045/046)



РУСЛАН К. Н.
КГУСТА ИМ. Н. ИСАНОВА,
БИШКЕК, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА
E-MAIL: NAZIMAMELISOVA@GMAIL.COM

RUSLAN K. N.
KSUCTA N.A. N. ISANOV,
BISHKEK, KYRGYZ REPUBLIC

АСЫЛБАШ К. Н.
КГУСТА ИМ. Н. ИСАНОВА,
БИШКЕК, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА
E-MAIL: SARYKGZ93@GMAIL.COM

ASYLBASH K. N.
KSUCTA N.A. N. ISANOV,
BISHKEK, KYRGYZ REPUBLIC

E.mail. ksucta@elcat.kg

АНАЛИЗ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ГОРОДЕ БИШКЕК

ANALYSIS OF AUTOMOBILE PASSENGER TRANSPORTATION IN BISHKEK CITY

Азыркы учурдагы Кыргызстандын транспортунун өнүгүшүндө жаңы, эффективдүү башкаруу механизминин түзүлүшүндө ташуучу менен мамлекет ортосунда жаңы катнаш түзүлүшү мүмкүн. Бул макалада Бишкек шаарында жүргүнчүлөрдү ташуучу транспортторду анализдөө, автобус менен ташууну уюштуруу жана кичи автобустарды кыскартуу, сандык эмес сапаттык көрсөткүчкө чыгуу көйгөйү каралат.

Чечүүчү сөздөр: жүргүнчү транспорту, ташуу сапаты, жалпы колдонуудагы транспорт, эксплуатациялоо, тейлөө кызматынын сапаты.

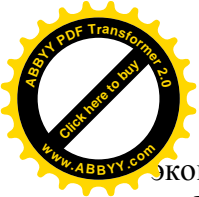
На данном этапе развития транспорта Кыргызстана возможно с более эффективными механизмами управления и формирование нового взаимодействия перевозчиков и государства. В статье рассмотрен анализ пассажирского транспорта в городе Бишкек. Проблемы организации автобусных перевозок и сокращения микроавтобусов, а главное выход не на количественный показатель, а на качественный.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, качество перевозок, транспорт общего пользования, эксплуатация, качество услуг.

At this stage of Kyrgyzstan's transport development, it is possible to establish new, more efficient management mechanisms, to form a new interaction between carriers and the existing authorities. The article analyzes the analysis of passenger transport in Bishkek. The problems of organizing bus transportation and reducing minibuses, and most importantly the output is not a quantitative indicator, but a qualitative one.

Key words: passenger transport, transport quality, public transport, operation, services, quality.

Во всем мире пассажирский транспорт играет значимую роль в жизни людей и



экономике страны. С ростом населения страны повышается подвижность населения, мобильности внутри страны и развитие туризма. В этой связи основная роль в перевозках пассажиров принадлежит автомобильному транспорту общего пользования. По своей структуре, характеру связей с потребителями автомобильный транспорт представляется очень сложным и трудно управляемым отраслевым комплексом, в связи с чем повышение эффективности системы управления является одним из главных условий его развития. Развитие автотранспорта в стране можно объяснить, прежде всего, отсутствием конкуренции со стороны других видов транспорта. В Кыргызской Республике железнодорожная сеть представлена, разрознено, географически разделенной – на северную ветвь (323,4) и южную ветвь (101,2), а воздушные перелеты относительно высоки. Нельзя забывать и тот факт, что территория страны на 94% занимают горы, где средняя высота над уровнем моря 2750 метров, естественно это обуславливает труднодоступность населения. Поэтому автотранспорт является практически единственным приемлемым средством передвижения (рис. 1).

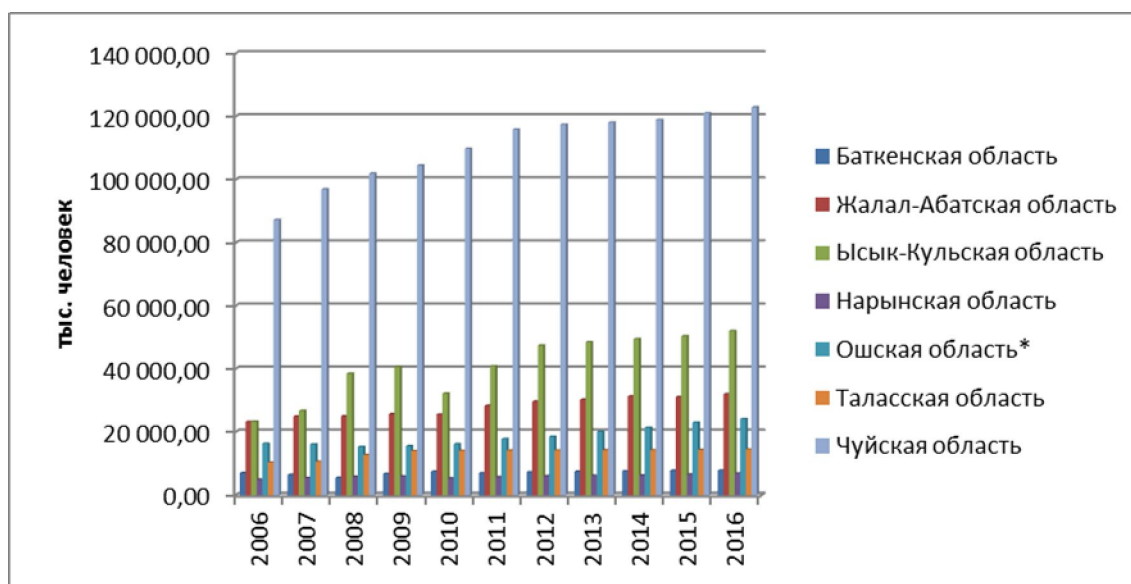
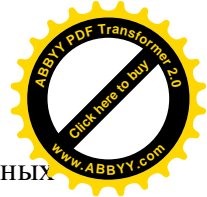
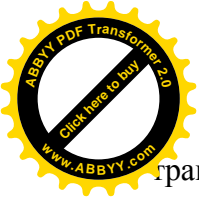


Рис. 1. Перевозки пассажиров по видам транспорта

Автомобильный парк Кыргызской Республики составляет 675,6 тыс. автомобилей из них более 25,6 тыс. автобусов и микроавтобусов. В основном при перевозке пассажиров используются микроавтобусы следующих марок: Mercedes-Benz, Mercedes-Benz Sprinter, Volkswagen Crafter, Setra и т.д. это более экономичные и дешевые в эксплуатации. Основной и серьезной проблемой стало недостаточное количество автобусов большой вместимости и максимальное использование микроавтобусов в городе Бишкек. Перед городом Бишкек стоит задача о переходе и сокращении микроавтобусов и увеличение троллейбусов и автобусов. Количество микроавтобусов в городе неуклонно растет с 2000 года, что увеличивает интенсивность движения их и увеличивает создания дорожного коллапса на улицах города Бишкек. Перевозкой пассажиров занимается около 265 городских маршрутов, которые обслуживают более 2000 тыс. микроавтобусами и в основном это транспортные средства бывшее в эксплуатации и технически устаревшими.

Из рис. 2 видно, что пассажирооборот в городе Бишкек неуклонно растет. Это связано с тем, что город является административной частью республики и основные экономические, культурные, образовательные центры влияют на подвижность города.

Применение микроавтобусов и такси в городе (рис. 3) еще обусловлено тем, что государственное регулирование не в полной мере контролируют маршрутную сеть города. Нельзя еще забывать что самый важный участник процесса – перевозчик. Качество



транспортной услуги должны находиться под постоянным контролем ряда государственных органов, а также муниципалитета. Однако контроль качества перевозок в основном осуществляется на уровне документации. Оперативная оценка качества перевозочного процесса практически не проводится ни одним контролирующим органом. При проведении контрольных рейдов проверяется состояние водителей, транспортных средств, документов, условий перевозки. Перевозчика прежде всего интересует максимальная прибыль. Но прибыль ограничена в связи с тарификацией стоимости проезда, поэтому единственный выход у перевозчика – минимизация издержек. Последнее часто негативно сказывается на качестве транспортных услуг.

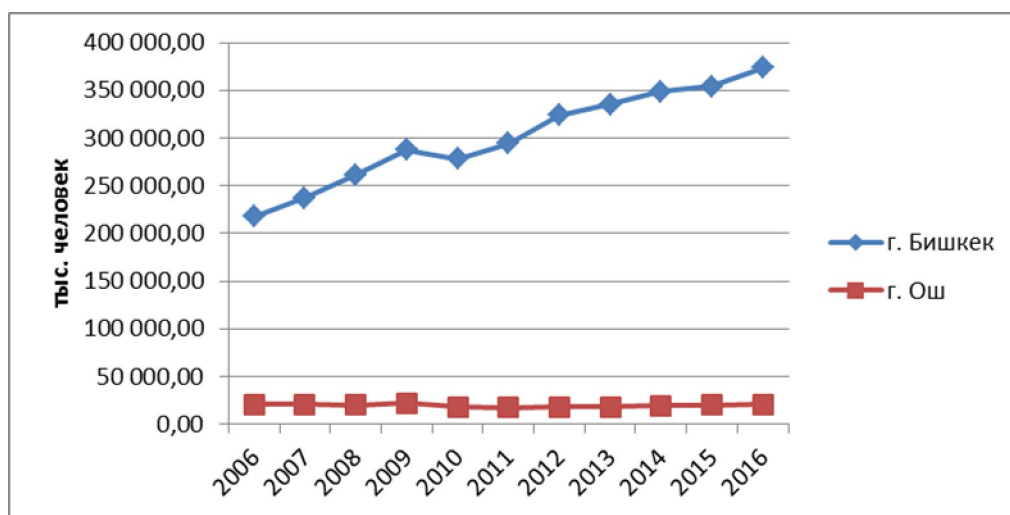


Рис. 2. Перевозки пассажиров автомобильным транспортом

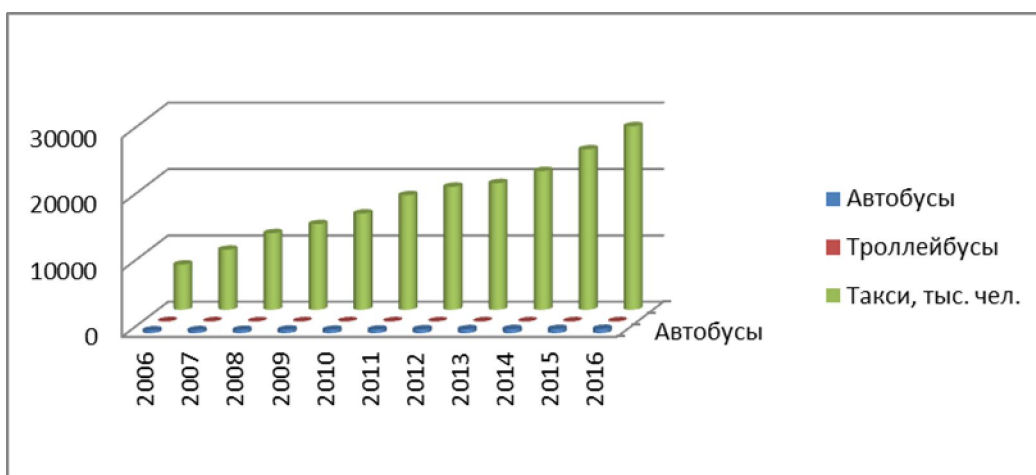
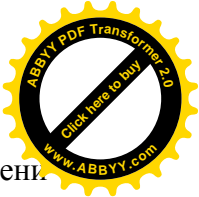


Рис. 3. Пассажирооборот по видам транспорта (млн. пасс-км)

Качество транспортных услуг характеризуется системой показателей качества перевозок, основными 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. [2].

Базой для измерения качества транспортного обслуживания служит система установленных нормативов качества перевозок. Часто пассажир качество обслуживания



(особенно в городах и населенных пунктах) во многом оценивает общими затратами времени на поездку.

Обеспечение выполнения установленных нормативов качества транспортного обслуживания требует создания системы соответствующего эффективного надзора за действиями предприятий-перевозчиков. В противном случае нормативы останутся на бумаге. Такой надзор наиболее эффективно и полно может быть осуществлен посредством сертификации услуг пассажирского автомобильного транспорта.

Внутренний контроль качества транспортных услуг, оказываемых клиентам автомобильным транспортом, проводит перевозчик по его инициативе либо клиент в соответствии с условиями договора. Объектами контроля являются процедуры управления, процесс оказания и результат услуг. Внешний контроль проводят органы государственного управления в сферах контроля и надзора, лицензирования и сертификации в пределах их компетенции.

Основу системы сертификации составляет обязательная сертификация, осуществляемая под контролем государства в безусловном порядке и в соответствии с действующим законодательством

В нормах и правилах на планировку городов, населенных мест и сельских населенных пунктов (СНиП 11-60-70) предусмотрены определенные требования к проектированию транспортных систем. Затраты времени на передвижение от мест проживания до мест работы и других мест массового посещения (в один конец) не должны превышать 40 мин для 80% пассажиров в крупных городах и 30 мин в остальных населенных пунктах. Однако данные требования превышают почти в 2-2,5 раза данный норматив.

Расстояние пешеходных подходов от местожительства или работы до ближайшей остановки любого вида городского пассажирского транспорта не должно превышать 500 м. Одним из показателей качества является коэффициент качества K_k , который определяется как отношение величины затрат времени на поездку при заданных теоретически абсолютно комфортных условиях поездки $t_{пер}^3$ к фактическим затратам времени на поездку в реальных условиях $t_{пер}^ф$ определяется по формуле: $K_k = t_{пер}^3 / t_{пер}^ф$

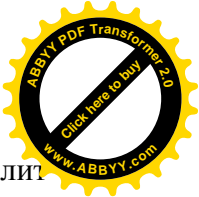
К сожалению, автобусный транспорт в городе в настоящее время развит слабо, хотя имеет значительные потенциальные возможности (судя по величине пассажиропотоков и техническим возможностям). Сеть коммерческого пассажирского транспорта – маршрутных такси очень развита в городе. При этом многие маршруты не только дублируют друг друга, но и проходят по одним и тем же улицам.

Благодаря высокой развитости маршрутной системы коммерческого транспорта и большого парка машин, маршрутные такси:

- перевозят значительное количество пассажиров;
- значительно повышают транспортную загрузку городских улиц, во многом способствуют возникновению заторов, особенно в центральной части города [1].

Маршрутная система коммерческого пассажирского транспорта показало, что в настоящее время маршрутные такси являются основным, фактически единственным (если не считать малого количества автобусных маршрутов с очень большими интервалами движения) перевозчиком пассажиров в городе Бишкек. Снижение качества перевозок пассажиров общественным транспортом повлекло за собой расширение использования индивидуальных предпринимателей (маршрутное такси, такси). Последнее, в условиях дефицита дорожной сети и устаревшей транспортной инфраструктуры, привело осложнение передвижения в городах. Однако, стратегия развития общественного транспорта неясна и остаётся на бумагах.

Следовательно, выход из кризиса – проблема не только экономическая. По всей видимости, проблема лежит гораздо глубже, в области построения стратегии развития пассажирского транспорта и используемых для этого инструментах. Формирование новых принципов и подходов к развитию автобусных перевозок способствуют повышению и



привлекательности. Развитие пассажирского автомобильного транспорта позволит обеспечить целостность всей системы транспортных услуг населению. Обеспечение безопасности, надежности, комфортности и снижения интервала неизменно будет способствовать повышению автобусных перевозках.

Список литературы

1. Епифанов В. В. Повышение качества перевозок в системе городского пассажирского автомобильного транспорта на основе оценки удовлетворенности потребителей [Текст] / В.В. Епифанов, А.С. Тюрин // под науч. ред. М. Ю. Обшивалкина. – Ульяновск : УлГТУ, 2017. – 195 с.

2. Мороз С.М. Методология исследований и развития технологий эксплуатации автомобильного транспорта [Текст]: учеб. пособие / С.М. Мороз, А.Н. Ременцов. – М.: МАДИ, 2013. - 216 с.

3. Мартынов Д. А. Регулирование качества обслуживания населения автобусным транспортом в регионе [Текст] / Автореферат канд. техн. Наук. / Д.А.Мартынов. - Москва – 2013.

4. Об автомобильном пассажирском транспорте государств – участников СНГ [Текст] / (информационно-аналитический обзор. – Москва: 2017.