

## АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ПО МАРШРУТУ БИШКЕК–ЧОЛПОН-АТА

*Шаршембиев Жыргалбек Сабырбекович.*, д.т.н., и.о. профессора, КГТУ им. И.Раззакова, Кыргызстан, 720044, г.Бишкек, пр. Ч. Айтматова 66, e-mail: [jyrgal.krtk@mail.ru](mailto:jyrgal.krtk@mail.ru)

*Тагаева Эльвира Абдималиковна*, преподаватель, КГТУ им. И.Раззакова, Кыргызстан, 720044, г.Бишкек, пр. Ч. Айтматова 66, e-mail: [tagaeva\\_92@mail.ru](mailto:tagaeva_92@mail.ru)

*Тагайкулов А. А.*, магистрант, КГТУ им. И.Раззакова, Кыргызстан, 720044, г.Бишкек, пр. Ч. Айтматова 66

**Аннотация.** В настоящей научной статье приведены результаты статистического анализа объема перевозок пассажиров по маршруту Бишкек-Чолпон-Ата за последние 5 лет. Определены главные недостатки и нереализованные ресурсы, имеющейся организации пассажирских автобусных перевозок по маршруту Бишкек-Чолпон-Ата.

**Ключевые слова:** пассажир, маршрут, перевозка пассажиров, объем перевозки пассажиров.

## ANALYSIS OF THE EXISTING TRANSPORTATION ORGANIZATION PASSENGERS ON THE BISHKEK–CHOLPON-ATA ROUTE

*Sharshembiev Zhyrgalbek Sabyrbekovich*, Doctor of Technical Sciences, Acting professors, KSTU named after I. Razzakova, Kyrgyzstan, 720044, Bishkek, 66 Ch. Aitmatova Ave., e-mail: [jyrgal.krtk@mail.ru](mailto:jyrgal.krtk@mail.ru)

*Tagaeva Elvira Abdimalikovna*, teacher, KSTU named after I. Razzakova, Kyrgyzstan, 720044, Bishkek, 66 Aitmatova Ave., e-mail: [tagaeva\\_92@mail.ru](mailto:tagaeva_92@mail.ru)

*Tagaykulov A.A.*, undergraduate, KSTU named after I. Razzakova, Kyrgyzstan, 720044, Bishkek, 66 Ch.Aitmatova Ave.

**Annotation.** This scientific article presents the results of a statistical analysis of passenger traffic along the Bishkek-Cholpon-Ata route over the past 5 years. The main shortcomings and unrealized resources of the existing organization of passenger bus transportation along the route Bishkek-Cholpon-Ata are identified.

**Key words:** passenger, route, passenger transportation, passenger transportation volume.

Статистика за 2015–2019 г.г. показывает, что ежегодно по республике автобусами осуществляется перевозка около 600-685 млн. пассажиров [1] (табл. 1).

Таблица 1

Объем перевозки пассажиров автобусами, в млн.чел.				
2015	2016	2017	2018	2019
604.1	627.3	649.7	664.4	682.4

Результаты исследования сегодняшней организации перевозок пассажиров по маршруту Бишкек–Чолпон-Ата указывают на то, на данный момент ежедневно из г. Бишкек отправляются свыше десяти автобусных рейсов различной вместимости. Вместительность вечерних автобусных рейсов варьируется от 44 до 62 пассажиров (рис.1), кроме того перевозки осуществляют в дневное время микроавтобусы моделей Мерседес-Бенц Спринтер (рис.2), вместимость которых составляют 18 пассажиров.

Для того, чтобы определить объем пассажирских перевозок по маршруту Бишкек-Чолпон-Ата мы провели анализ, который длился 10–12 дней и включал в себя анализ нынешнего объема продажи билетов на кассе, отслеживание процесса заполнения автобусов и микроавтобусов, также небольшой опрос водителей автобусов.



Рис.1. Автобус, осуществляющий пассажирские перевозки по маршруту Бишкек–Чолпон-Ата



Рис.2. Микроавтобус модели Мерседес-Бенц Спринтер, осуществляющий пассажирские перевозки по маршруту Бишкек–Чолпон-Ата

Проведенный анализ объема перевозок пассажиров по маршруту Бишкек-Чолпон-Ата демонстрирует следующее: данный маршрут ежедневно осуществляет перевозку пассажиров в объеме от 500 до 900 пассажиров. Результаты анализов объема перевозок пассажиров по маршруту Бишкек–Чолпон-Ата за последние 5 лет и за 12 месяцев 2019 г. приведены в таблицах 2-4 соответственно (даны средние значения, распределенные по дням недели и по времени суток).

Распределение объема перевозок пассажиров по маршруту Бишкек–Чолпон-Ата (через северный берег) за 2015-2019 г.г.

Таблица 2

Объем перевозки пассажиров, в тыс. человек				
2015	2016	2017	2018	2019
182,5	176,9	194,0	198,6	207,6

Распределение объема перевозок пассажиров по маршруту Бишкек-Чолпон-Ата за 12 месяцев 2019 г.

Таблица 3

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
14930	14312	14640	12560	13600	20540	25680	24230	18960	15210	16624	16340
Итого: 207626 чел.											

Распределение объема перевозок пассажиров по маршруту  
Бишкек–Чолпон-Ата по дням недели

Таблица 4

понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье
563	522	580	565	865	812	743
Итого: 4650 чел.						

Распределение объема перевозок пассажиров по маршруту  
Бишкек-Чолпон-Ата по времени суток

Таблица 5

7.00-10.00	10.00 -19.00	19.00-23.00
100-140 чел.	280-300 чел.	180-220 чел.

Можно заметить увеличение объема пассажирских перевозок в период с 2018 г. в 2019 г. (на 9 тыс. человек), неравномерность распределения пассажиров заметен не только по месяцам года, но и по дням недели и даже по временам суток. К примеру, максимальный показатель объема перевозок (около 24-25 тыс.чел.) приходится на июль и август, по пятницам и субботам объем перевозок составляет около 800-900 человек, а по времени суток максимальный объем сосредоточен с 10.00 до 19.00 (280-300 чел.).

Расстояние Бишкек–Чолпон-Ата – 264 км, в табл. 6 приведены данные по протяженности маршрута и на рис.3 показана схема маршрута Бишкек–Чолпон-Ата.

Таблица 6

№ п/п	Наименование остановочных пунктов	Расстояние от г.Бишкека, км
1.	г. Бишкек	0
2.	г. Токмок	71,8
3.	г. Балыкчы	183
4.	г. Чолпон-Ата	264

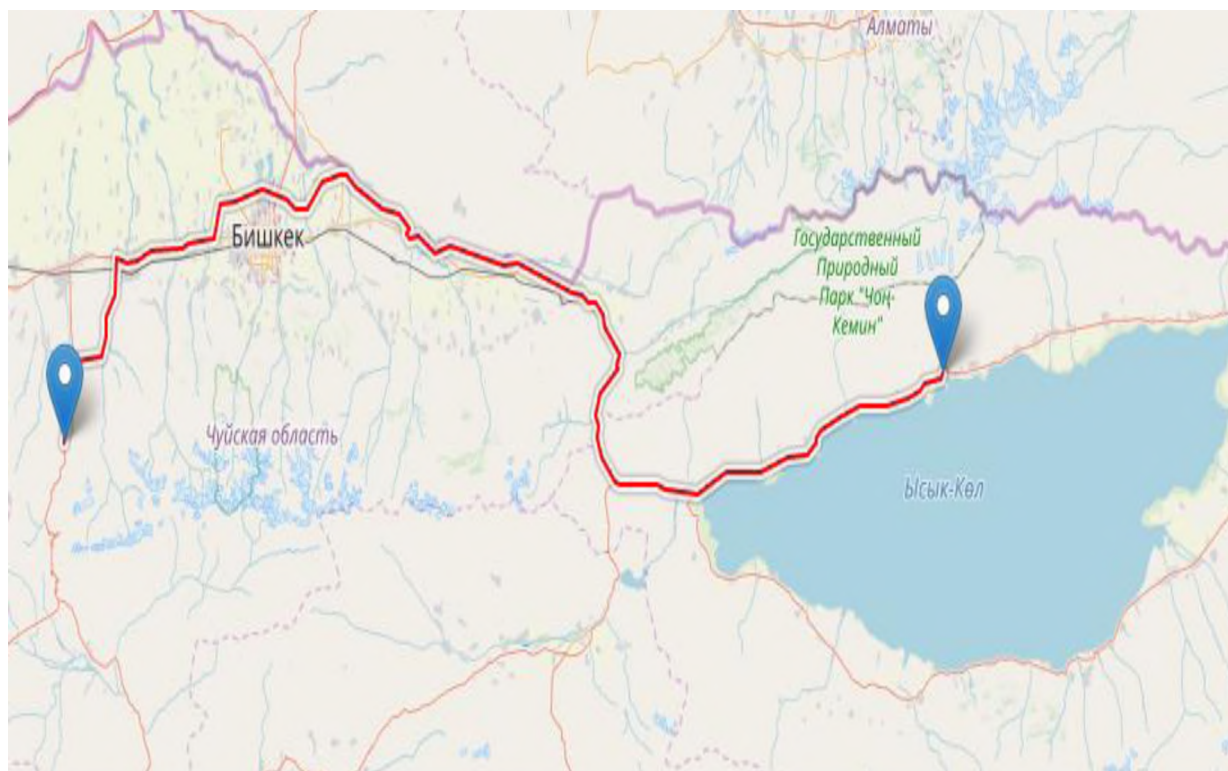


Рис. 3. Схема маршрута Бишкек–Чолпон-Ата

Главными недостатками и нереализованными ресурсами имеющейся организации пассажирских автобусных перевозок по маршруту Бишкек–Чолпон-Ата, по нашему мнению, являются:

1) Транспортные услуги требуют больших затрат из-за неудовлетворительного состояния транспортной системы, по этой причине увеличивается время поездки, а это оказывает отрицательное воздействие на региональную экономику и местные сообщества.

2) Транспортная система и существующие условия на сегодняшний день не в состоянии привлечь необходимое число иностранных туристов, поскольку организация пассажирских перевозок по маршруту Бишкек–Чолпон-Ата реализуется только из одного пункта отправки из г.Бишкек, т.е. из западного автовокзала.

3) Период служения нынешних автобусов и микроавтобусов приведет к увеличению расходов на транспорт, поскольку имеющаяся транспортная сеть не в состоянии принять необходимое количество туристов в 2025 по причине заторов в Боомском ущелье, в городе Чолпон-Ата и других местах.

4) Объем пассажирских перевозок распределен по месяцам года, по дням недели и по времени суток неравномерно.

5) Многообразие используемого подвижного состава автомобильного транспорта для осуществления перевозок пассажиров, себестоимость перевозок которых заметно различаются.

6) Для того, чтобы привлекать международных туристов, транспортная система должна быть приятной и привлекательной. Предлагаем расширить число пунктов отправки из г.Бишкек и добавить: аэропорт Манас, железнодорожный вокзал «Бишкек-1», восточный автовокзал. Одной из достопримечательностей Иссык-Куля должен стать непосредственно сам проезд по побережью, должны быть предоставлены соответствующие пункты отдыха. Должна быть предоставлена высокая мобильность подъездными дорогами к основным курортным зонам как: ЦО «Радуга», ЦО «Карвен 4 сезона» и др.

7) Необходимо увеличить эффективность транспортной системы по маршруту Бишкек–Чолпон-Ата с путем уменьшения количества заторов в определенных участках маршрута как рынок Дордой, скотский рынок города Токмак, город Кемин, Боомское ущелье, город Балыкчы, город Чолпон-Ата.

#### Список литературы

1. Официальный сайт НСК КР [www.stat.kg](http://www.stat.kg).
2. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Пассажирские автомобильные перевозки. М.: Горячая линия-Телеком, 2006. – 448 с.
3. Ларин О.Н. Пассажирские перевозки. Учебное пособие. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2011. – 121 с.