

УДК:656.025.4-021.465

АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО УЛУЧШЕНИЮ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассаЖИРОВ НА АВТОБУСНОМ МАРШРУТЕ № 9 г. БИШКЕК

РАЙЫМБЕКОВ К.Б., АБДЫЛДАЕВ Ч.С.
КГТУ им И. Раззакова
izvestiva@ktu.aknet.kg

В работе приведены аналитический обзор и анализ работы пассажирского транспорта. Рассмотрена ситуация по уровню организации пассажирских перевозок. Определены уровни по качеству обслуживания пассажиров, а также рассчитаны основные технико-эксплуатационные показатели работы пассажирского транспорта.

In work the state-of-the-art review and the analysis of work of passenger transport is resulted. Revealing of an existing situation on level of the organisation of passenger transportations. Levels on quality of service of passengers are defined, and also the basic tehniko-operational indicators of work of passenger transport are calculated.

Введение. В настоящее время весь объем перевозок пассажиров выполняется автобусами в виду отсутствия метро и трамваев. Парк автобусов старый, не отвечает требованиям безопасности и качеству обслуживания пассажиров. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами. Полученный в результате обследования пассажиропотока материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов.

Цель исследования: Провести анализ существующего уровня организации пассажирских перевозок и выявить недостатки по качеству обслуживания пассажиров.

Метод исследования. Использовались натурный и документальные методы.

В данный момент в автопункте имеется 455 автобусов Ясин, другие автобусы и легковые автомобили. На маршруте №9 26 автобусов, из них ежедневно на линию выходят 22, а 4 автобуса находятся в резерве. Стоимость проезда одного пассажира - 6 сом.

Структура автомобильного парка представлена на рисунке 1.

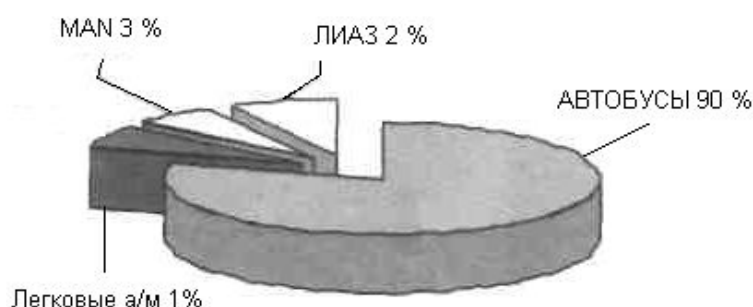


Рис. 1. Структура автомобильного парка.

Следует отметить, что срок службы автобусов, их пригодность к дальнейшей эксплуатации и уровень затрат на поддержание в технически исправном состоянии - это пробег. В среднем нормативный срок службы автобуса составляет порядка 500 тыс. км. После этого пробега резко увеличиваются эксплуатационные затраты, то есть автобус подлежит списанию.

Из проведенного анализа подвижного состава по пробегу выявили следующее: замене подлежат 200 единиц подвижного состава. Для того, чтобы в дальнейшем предприятие было в состоянии осуществлять пассажирские перевозки на высоком уровне качества, необходимо оптимизировать структуру подвижного состава, занятого в пригородном сообщении.

При планировании перевозок и оценке деятельности пассажирских автотранспортных предприятий применяют систему технико-эксплуатационных показателей, которая включает в себя объемные (количественные) показатели, характеризующие уровень производительности подвижного состава и использование производственных фондов. Исходные данные приведены в табл.1.

Табл.1.

Наименование показателей		услов. обозначения	показатели пассаж.перевозок
1	Марка подвижного состава		Ясин
2	Среднесписочное количество автомобилей, ед.	$A_{сп}$	455
3	Средняя длина ездки пассажира, км.	L	25
4	Среднее время в наряде, час.	T_n	10,00
5	Коэффициент выпуска автомобилей на линию	a_b	0,72
6	Коэффициент использования пробега	B	0,68
7	Коэффициент использования вместимости автобуса	γ	60
8	Коэффициент сменяемости пассажиров на маршруте	$\eta_{см}$	1,2
9	Эксплуатационная скорость	$V_э$	20,5
10	Тип двигателя		дизель
11	Размер шин (обода)		260*508
12	Вместимость		60

Анализ технико-эксплуатационных показателей выявил, что снижение коэффициентов использования парка и пробега за счет сокращения количества подвижного состава не повлияло на увеличение количества перевезенных пассажиров и пассажирооборот. Режим работы водителей сократился и приблизился к нормативному.

На городских, пригородных и междугородных перевозках с каждым годом увеличивается количество перевозчиков частной формы собственности, которые не располагают необходимым имуществом, подготовленными специалистами для выполнения квалификационных требований и требований по допуску владельцев транспортных средств к осуществлению перевозок пассажиров. Частному перевозчику правовая неразбериха и отсутствие контроля позволяют нарушать акты и законы прямого действия, в первую очередь, Закон «О безопасности дорожного движения», в котором заложен приоритет жизни и здоровья пассажиров, а не экономическая выгода перевозчиков. В погоне за выгодой частные перевозчики нарушают существующее расписание движения, скоростной режим на трассах и маршрутах, зачастую выполняют маршруты без паспортов, «заходят» на чужие маршруты, грубо нарушают правила и технику безопасности движения.

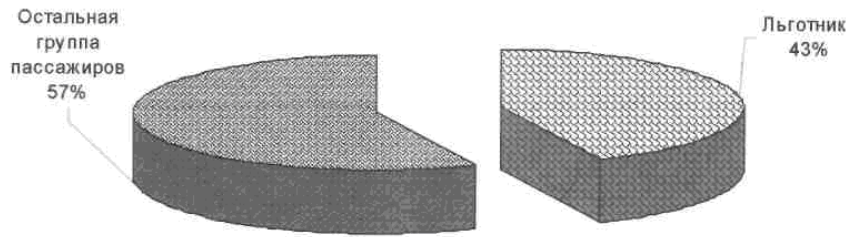
Из-за отсутствия в ближайшей перспективе крупных миграционных и хозяйственно-экономических процессов, существенных изменений на рынке транспортных услуг не предвидится.

Увеличение доходности в перспективе возможно или за счет роста тарифов, или за счет конкурентных преимуществ, даваемых более передовым техническим оснащением, в первую очередь, эксплуатируемой автобусной техники [1].

Доля Бишкекского пассажирского автотранспортного предприятия (БПАТП) на рынке городских перевозок - 75%. Частные предприятия не создают опасений в уменьшении доли БПАТП на рынке городских перевозок.

Основное конкурентное преимущество БПАТП – планирование увеличения доходности предприятия за счет технического переоснащения автобусного парка, увеличения комфортабельности перевозок, снижения эксплуатационных расходов. Следующее конкурентное преимущество то, что БПАТП - единственное в городе государственное предприятие, осуществляющее пассажирские перевозки, так как остальные перевозчики работают на коммерческой основе. Перевозка социально защищенных граждан производится только БПАТП. Основные потребители автотранспортных услуг делятся на следующие категории: рис. 2.

1. Граждане, обладающие такими правами – 57%
2. Граждане, имеющие право бесплатного проезда – 43%



Выводы. Для повышения качества предоставляемых автотранспортных услуг и обеспечения эффективности использования подвижного состава субъекты обязаны систематически исследовать пассажиропотоки по дням недели и месяцам года как на отдельных маршрутах, так и на всей маршрутной сети.

Литература

1. Программа развития автомобильного и водного транспорта Кыргызской Республики на 2009 – 2011 гг./ Министерство транспорта и коммуникации Кыргызской Республики. - Бишкек, 2008. – 11 с.