

УДК 656.1

ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТА В МЕСТО ПАЛОМНИЧЕСТВА

Адиллов Окбута Каримович

ДЖизПИ, Узбекистан кафедры “ТВМ”.к.т.н. проф.

Шакиров Азад

ДЖизПИ, Узбекистан кафедры “ТВМ”. Ассистент.

АННОТАЦИЯ

В этой статье приведена разработка методических рекомендаций и применения их результатов в производство в целях усовершенствования во время при эксплуатации и обеспечение безопасности дорожного движения автомобильного транспорта

ключевые слова: автомобиль, технических обслуживания, качество, гарантия, показатели, количество.

Нет такого города, который на сегодняшний день мог бы нормально функционировать без использования пассажирского автомобильного транспорта, обеспечивающего мобильность для населения и паломники (далее населения) место паломничества. Поэтому мобильность является одним из основных критериев эффективности и качества современного общества, особенно для населения место паломничества. С учетом реальной цены мобильности для населения место паломничества (автобусный, такси и транспорт, обеспечивающий гибкие транспортные услуги), несомненно, является наиболее эффективным, рентабельным, комфортным средством

передвижения, доступным для всех слоёв населения, в т.ч. людей с ограниченными физическими возможностями. [1]

Эффективность процессов (транспортных систем) транспортного обслуживания населения место паломничества, осуществляемых различными видами транспорта, рассматривается в настоящей диссертации, как степень достижения их целевых показателей по уникальности и качеству предоставляемых транспортных услуг с максимизацией экономического эффекта от взаимодействия (интеграции, консолидации) технологий, ресурсных потенциалов и коммерческих интересов различных субъектов перевозочной деятельности. [2]

Достижение таких целевых показателей связано с техническим усовершенствованием подвижного состава (по экологическим, конструктивным, интеллектуальным и др. показателям), внедрением прогрессивных перевозочных технологий, совершенствованием организации и управления процессами ТОН в место паломничества не в ущерб экологической составляющей и др. [3]

Проблемы автобусного транспорта в место паломничества обусловлены комплексом общесистемных противоречий характерных для городского пассажирского транспорта общего пользования Республике Узбекистан в целом. При существующем понимании высокой общественной значимости автобусного транспорта, обеспечивающего обслуживание как местного населения место паломничества, так и прибывающих на курорт и санаторное лечение, на всех уровнях управления городским транспортом отсутствует доктрина повышения качества транспортного обслуживания населения. В место паломничества, особенно Самаркандский область, автобусный транспорт является наиболее привлекательным для большинства не только местных жителей, но и прибывших на курорт и лечение, а во многих случаях и единственным видом перевозок. [5]

Используемые финансовые и другие экономические модели, учитывающие дотационный характер, не в полной мере определяют полноценные конкретные отношения между администрациями муниципальных образований место паломничества как заказчика перевозок и субъектами перевозочной деятельности, так как отсутствует между ними эффективная договорная (контрактная) система.

Дотации на текущие нужды и оплата льготных категорий не покрывают все потребности развития транспортной системы место паломничества. Также в недостаточной степени используется муниципальный лизинг и долевое участие в финансировании проектов по повышению по видам автобусного сообщения, легковых автомобилей-такси и гибких транспортных услуг.

Движение автобусов в городах место паломничества осуществляется по улично-дорожной сети без предоставления приоритетных преимуществ (без выделения обособленных маршрутных полос и с обустройством «карманов» на остановочных пунктах), что особенно важно при организации его эффективной и качественной работы, особенно в пиковые периоды место паломничества. [5]

В недостаточной степени используются новые технологии при организации и осуществлении перевозочных процессов различными видами транспорта, реализуемые с помощью передовых достижений научно-технического прогресса, учитывающего высокий уровень квалификации и мотивации сотрудников предприятий и др.

Это связано, прежде всего, с высокой трудностью доступа на рынок перевозочного бизнеса новых перевозчиков. Недостаточно обоснованное количество работающих автобусов малой и особо малой вместимости, занятого обслуживанием курортных объектов и регулярных автобусных маршрутов, повышает экологический вред окружающей среде, что требует разработки специальных программ экологического нормирования и мониторинга.

До сих пор не внедряются оценочные критерии качества транспортного обслуживания населения, как по отдельным курортным маршрутам, так и в место паломничества в целом. Существующее централизованное финансирование не в полной мере покрывают фактические убытки транспорта, идет инвестирование в форме бюджетных ассигнований, практически не привлекаются средства частных инвесторов, что требует разработки конкретных комплексных целевых программ по каждому место паломничества. Практически отсутствуют специализированные автобусы, обеспечивающих перевозку людей с ограниченными физическими возможностями. В недостаточной степени внедряются информационные технологии при обслуживании пассажиров на автовокзалах и автостанциях, в пути следования, а также передовые навигационные технологии типа за контролем движения подвижного состава на маршрутах и обезличиванием пассажиров. С недостаточной частотой или эпизодически и не комплексно проводятся обследования пассажиропотоков, что говорит об отсутствии достоверных данных при оперативном управлении процессами перевозки пассажиров. Существующие единые тарифы, установленные централизованно муниципальными органами место паломничества, должны сочетаться с гибкими тарифами, что привлечет дополнительный контингент пассажиров и повысит качество и надежность их обслуживания.

Безопасность дорожного движения, особенно автобусов особо малой и малой вместимости, работающих на регулярных маршрутах (маршрутные такси) должна соответствовать требованиям законодательства и подвергаться непрерывному мониторингу, требуется также упорядочения используемая нормативно-правовая база в условиях антитеррористической безопасности.

Многообразие отношений в области использования транспорта в место паломничества.

Ниже рассматривается транспортный комплекс Краснодарского края, который приобретает решающее значение не только для внутренней, но и внешнеэкономической деятельности России как единственная транспортная артерия на юге страны, обеспечивающая массовые перевозки пассажиров в место паломничества, как местных жителей, так и приезжих на санаторно-курортное обслуживание и туристским целям. [5]

Функционирование и развитие видов пассажирского транспорта, в том числе автобусного, в большой степени зависит как от общего экономического состояния государства, так и от экономического положения региона. Услуги на перевозки пассажиров транспорта место паломничества и уровень их потребления в крае в хозяйственном комплексе отражает фактическое положение дел в промышленности, стройиндустрии, агропромышленном комплексе и других хозяйствующих структурах, определяющих объемы производства и реализации, платежеспособность и транспортную подвижность населения. В подтверждение этого, на предприятиях пассажирского транспорта общего пользования, выполняющих городские перевозки, которые являются одной из наиболее социально значимых сфер хозяйственной деятельности края, сложилось критическое положение. Основными причинами этого явилось прекращение выделения централизованных средств из федерального бюджета на приобретение нового подвижного состава и компенсацию на проезд пассажиров-льготников федерального значения, отсутствие достаточных средств, в краевом бюджете на дотирование убыточных маршрутов, беспереывный и значительный рост цен на подвижной состав, запасные части и другие расходные материалы.

Отсутствие материальных ресурсов не позволяет автотранспортным предприятиям (предпринимателям) своевременно проводить необходимые работы по техническому обслуживанию и ремонту автобусов, что приводит к снижению их выпуска на маршрутную сеть и, вследствие этого, к снижению объема пассажирских перевозок, их безопасности и увеличению себестоимости предоставляемых услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

2. Кравченко А.Е., Кравченко Е.А, Фрисс Ю.В. Дорожные условия и качество транспортного обслуживания населения. Повышение надежности и долговечности автомобильных дорог и транспортных сооружений: материалы Всероссийской научной конференции. - Краснодар: Изд. КубГТУ, 2000. - 4 с.

3. Шабанов А.В. Методологические основы и модели формирования и управления региональных логистических систем общественного транспорта: Автореф. дис... д-ра экон. наук.-М., 2000.

4. Шаров М.И. Совершенствование метода оценки транспортного спроса на перевозки городским пассажирским транспортом: Автореф. дис... канд. техн. наук. - Иркутск: ИГТУ, 2008.

5. О.К Адилов, АУ Уролбоев ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
Вестник науки, 2021