

Раззаков М.И.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ МАРШРУТНЫХ ТАКСИ В ГОРОДЕ БИШКЕК

M.I. Razzakov

IMPROVEMENT OF ROUTE PASSENGER IN BISHKEK

УДК: 656.072.67

В статье рассматриваются городские пассажирские перевозки маршрутными такси в г. Бишкек, приведен анализ современного состояния маршрутных таксомоторных перевозок, а также предложены мероприятия по совершенствованию городских маршрутных пассажирских перевозок.

The article deals with urban passenger transport by bus to Bishkek, summarizes the current state of route taxi services, as well as the measures on improvement of urban passenger transport route.

Перевозки пассажиров маршрутными такси в городах организуются на направлениях, которые не обслуживаются другими видами пассажирского транспорта, или параллельно по заранее рассмотренным и утвержденным маршрутам в автобусах малой или особой малой вместимости. Пассажиропотоки на таких направлениях, как правило, незначительны для массовых видов транспорта, но стабильны во времени и устойчивы по территории.

Опыт некоторых городов и результаты изучения спроса населения, показывают, что 10-20 % пассажиров предпочли бы другим видам транспорта – маршрутные такси.

Особенностью маршрутных таксомоторных перевозок является то, что это не самостоятельная, а вспомогательная форма обслуживания, предназначенная, с одной стороны, разгрузить массовый пассажирский транспорт, а с другой стороны – повысить качество транспортного обслуживания.

Анализ современного состояния маршрутных таксомоторных перевозок показал, что в настоящее время техническое состояние маршруток, профессионализм водителей, их отношение к пассажирам, мягко говоря, оставляют желать лучшего, поэтому предлагаемый подвижной состав способен обеспечить высокое качество обслуживания пассажиров. Это понятие характеризуется совокупностью показателей, относящихся к уровню удовлетворения потребностей пассажиров:

- комфортабельность;
- безопасность во время поездки;
- суммарными затратами времени на передвижение;
- стоимостью проезда;
- графиком движения (интервалы движения в час пик и в другие периоды);
- подвижным составом (удобство планировки салона, входа и выхода пассажиров);
- регулярностью движения и т.п.

Первое место принадлежит эргономическому показателю качества перевозок – «наполняемость подвижного состава». Этот показатель имеет важное значение, так как определяет удобство посадки. В маршрутных такси предусмотрены только сидячие места, однако в настоящее время вместо положенных 13 человек перевозится фактически 20-25 пассажиров и это не только в часы пик. Поездка в переполненном транспорте создает напряженное эмоциональное состояние и вызывает транспортную усталость. Это подтверждается заключениями экспертов Международного союза общественного транспорта (МСОТ): около 60% опрошенных специалистов выдвинули на первое место комфортные условия поездки. Таким образом, следует искать пути снижения наполняемости подвижного состава маршрутных такси.

В повышении комфортабельности поездки немаловажную роль играет и техническая модернизация транспорта.

В последнее время в Бишкеке некоторыми фирмами перевозчиками проводятся работы по техническому перевооружению подвижного состава маршрутных такси. В частности, на городском маршруте №150 эксплуатируются более современные микроавтобусы марки Мерседес Спринтер, которые существенно отличаются в плане комфортабельности и провозной способности от микроавтобусов марки Мерседес Т1, которые продолжают использовать другие фирмы перевозчики. Не для кого не секрет, что большинство микроавтобусов данной марки являются даже не пассажирскими, а переоборудованными грузовыми, т.е. не приспособленные технически к перевозке пассажиров, что еще раз доказывает о низком уровне комфортабельности и безопасности этих автомобилей. Практика показала, что эксплуатационные данные автомобиля Мерседес Т1 в настоящее время уже не отвечают предъявляемым требованиям, поэтому назрела необходимость создания более совершенного подвижного состава, предназначенного для использования в качестве маршрутных такси. Мерседес Спринтер хоть и является более современным в плане комфортабельности и безопасности, но он имеет существенно значимые габаритные размеры. Массовое применение или полная замена используемых микроавтобусов марки Мерседес Т1 на микроавтобусы марки Мерседес Спринтер создаст дополнительные проблемы и на уже перегруженных улицах города. Поэтому применение другого подвиж-

ного состава в качестве маршрутного такси будет необходимой мерой в сложившейся ситуации. Новый вид маршрутных такси должен характеризоваться улучшенными показателями комфортабельности и элементами пассивной безопасности, габаритными размерами и меньшими эксплуатационными затратами.

Применение на городских маршрутах пассажирского транспорта небольшого числа подвижного состава для мелкогрупповых перевозок пассажиров, количеством 6 человек. В качестве подвижного состава можно использовать следующие легковые автомобили: Фольксваген Шаран, Ниссан Серена и т.п. Предлагаемый вид подвижного состава будет иметь более высокую эксплуатационную скорость, чем у автобуса и будет иметь высокий уровень

комфортабельности, а также наличием средств пассивной безопасности при осуществлении перевозок пассажиров, чем у применяемых микроавтобусов. Еще один не мало важный момент, возможно применение данного вида подвижного состава позволит многим владельцам легковых автомобилей, отказаться от личного транспорта, т.к. предлагаемый вид пассажирского транспорта очень схож с такси, но уже по более низкому тарифу. Улучшение качества и обеспечение безопасности транспортного обслуживания населения является одним из основных направлений совершенствования пассажирских автомобильных перевозок.

В таблице 1 приведены технические характеристики подвижного состава используемых и предлагаемых в качестве маршрутных такси в г. Бишкек.

Таблица 1

Технические характеристики подвижного состава

Марка ПС	Тип кузова	Число мест, пасс.	Длина, мм	Макс. скорость, км/ч	Мощность двигателя, л.с.	Расход топлива, л/100 км (смешан. цикл)
Используемый подвижной состав						
Мерседес Т1	микроавтобус	10-13	4835-5640	120	98	9,8
Мерседес Спринтер	микроавтобус	9-14	4835-6590	145	122	9,8
Предлагаемый подвижной состав						
Фольксваген Шаран	минивэн	7	4634	217	204	10,6
Ниссан Серена	минивэн	8	4315	135	140	11,1

Для городских перевозок пассажиров предлагается использовать семиместные автомобили «минивэн» (англ. *minivan* — «небольшой фургон») марки Фольксваген Шаран (рис 1). Данный выбор подвижного состава объясняется относительно невысокой стоимостью самого автомобиля, так и его технического обслуживания и ремонта, что является важным в современных экономических условиях.



Рис 1. Фольксваген Шаран/

К классу минивэнов относятся автомобили с количеством пассажиров, не превышающим 8 (с водителем 9) мест. Автомобили с большим количеством пассажирских мест относятся к микроавтобусам.

Кузов минивэна всегда выше, чем у обычных грузопассажирских кузовов легковых автомобилей типа универсал и хетчбек, так как основное потребительское свойство минивэна как раз и состоит в максимальном увеличении внутреннего объема

салона, а также в возможности трансформации салона за счет складываемых легкосъемных (иногда поворотных) пассажирских сидений. Доступ к третьему ряду сидений осуществляется через задние сдвижные или распашные пассажирские двери.

Одновременное обслуживание небольшой группы людей делает поездку более комфортабельной, позволяет частично учесть индивидуальные требования пассажиров, повысить скорость сообщения и значительно сократить (по сравнению с такси) стоимость поездки.

Достоинства мелкогрупповых перевозок пассажиров:

1. Рациональное сочетание удобств, свойственных легковому автомобилю такси;
2. Одновременное обслуживание небольшой группы людей делает поездку более комфортабельной, позволяет частично учесть индивидуальные требования пассажиров;
3. Повысить скорость сообщения;
4. Значительно понизить (по сравнению с такси) стоимость поездки;
5. Снизить количество остановок для посадки-высадки пассажиров, тем самым снижается время поездки;
6. Сокращает поездки на автомобилях индивидуальных владельцев;

7. Существенно повышается безопасность движения;
8. Охватывает маршрутами все основные районы города;
9. Посадка-высадка по требованию;
10. Межмаршрутное маневрирование подвижного состава в течение рабочего времени.

Качественное обслуживание населения невозможно без предоставления ему разнообразных транспортных услуг, которые были бы соизмеримы с его потребностями, т.е. транспортное обслуживание предполагает наличие широкого спектра перевозочных технологий.

Таким образом, для дальнейшего развития системы маршрутных перевозок следует выполнить определенный объем научных исследований, и в первую очередь выявить необходимый подвижной

состав для комфортной и безопасной перевозки пассажиров, так как именно это в значительной степени и определяет качество обслуживания пассажиров.

Литература:

1. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Уч. для студ. учрежд. сред. проф. образ. – М.: ИЦ «Академия», 2010. – 400 с.
2. Гудков В.А., Миротин Л.Б. и др. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник для вузов – М.Горячая линия – Телеком, 2006 – 448 с.
3. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник – М. Транспорт, 1997 – 254 с.

Рецензент: к.т.н., доцент Темирбеков Ж.Т.