

УДК.: 656. 861.44:711.45

DOI: 10.35803/1694-5298.2019.2.213-218

**Э. А. Чакаев**, КГТУ им. И. Раззакова, Бишкек, Кыргызская Республика,  
e-mail: [erma-kg85@mail.ru](mailto:erma-kg85@mail.ru)  
**E. A. Chakaev**, KSTU n. a. I. Razzakova, Bishkek, Kyrgyz Republic.

## **АНАЛИЗ ЗНАЧИМОСТИ СОЦИАЛЬНОГО АВТОТРАНСПОРТА С ЦЕЛЬЮ ФОРМИРОВАНИЯ БОЛЬШИХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ**

### **ANALYSIS OF THE IMPORTANCE OF SOCIAL VEHICLES FOR THE FORMATION OF LARGE SETTLEMENTS**

*Командалык-башкаруу экономикасы учурунда мамлекеттик транспорттун саясатынын негизги максаты болуп, ар бир шаардык транспорттун түрлөрүнүн экономикалык натыйжалуулугуна жетишине жүргүнчү, мамлекет жана коомдун зыян тартуусун эсепке алуу менен транспорттук бөлүмдөрдүн кароосунда жүргүнчүлөрдүн бирдиктүү кыймылы калыптанган.*

**Өзөк сөздөр:** ташуу, жүргүнчү, шаар аралык, жүргүнчүлөрдүн саны, шаар чети, каттам.

*В период командно-административной экономики основной целью государственной транспортной политики являлось достижение экономической эффективности каждого вида городского транспорта в отдельности, единые по своей природе процессы перемещения пассажиров формировались транспортными ведомствами по своему усмотрению, зачастую в ущерб пассажиру, государству и обществу в целом.*

**Ключевые слово:** перевозка, пассажир, междугород, пригород, пассажиропоток, маршрут.

*During the period of command-administrative economy, the main goal of the state transport policy was to achieve economic efficiency of each type of urban transport separately. The processes of passenger movement that were uniform in nature were formed by transport departments at their own discretion, often to the detriment of the passenger, the state and society as a whole.*

**Key words:** transportation, passenger, intercity, suburb, passenger traffic, route.

Общественная сущность человека и производственные отношения определяют необходимость информационного обмена и непосредственных контактов людей в различных сферах их деятельности, что непосредственно связано с пешеходными и транспортными передвижениями. Транспорт в городе играет роль кровеносной системы живого организма, он обеспечивает возможность жизнедеятельности города как цельной системы с его административными, экономическими, социальными и другими функциями. По мере роста организованности города его требования к городскому транспорту непрерывно растут.

В настоящее время городской пассажирский транспорт в Кыргызской Республике является одной из наиболее общественно значимых отраслей городского хозяйства и призван обеспечить перевозки пассажиров устойчиво, надежно и безопасно, его деятельность обеспечивает эффективное развитие производственной сферы, социальной и культурной жизни городов нашей страны.

Работа городского пассажирского транспорта и меры по ее обеспечению рассматриваются государством как имеющие особую социальную значимость. Государство осуществляет регулирование деятельности городского пассажирского транспорта, контроль за состоянием и развитием его производственной и материально-технической базы, его

экологией, обеспечением безопасности пассажиров, эксплуатации транспортных средств и других объектов, движением транспортных средств.

Полезная деятельность пассажирского транспорта проявляется в оказании транспортных услуг населению. Основным результатом совершенствования этих услуг должно быть снижение "транспортной усталости" людей. Это положительно сказывается не только в социальной сфере (здоровье граждан, улучшение организации досуга), но и на производстве, непосредственно повышая производительность труда. Поэтому организация перевозок на городском пассажирском транспорте должна соответствовать современным требованиям города и ориентироваться, главным образом, на повышение качества обслуживания пассажиров. Проблемы качества пассажирских перевозок становились предметом неоднократного обсуждения на самых разных уровнях, но, главным образом, на наш взгляд, повышение качества обслуживания пассажиров зависит, в первую очередь, от транспортных пассажирских предприятий.

Следует отметить, что под термином "городской пассажирский транспорт" понимается вид городского транспорта, выполняющий регулярные перевозки пассажиров по установленным и фиксированным на длительный период времени маршрутам, известным населению.

А с точки зрения теории системы городской пассажирский транспорт можно определить как функционирующую на территории мегаполиса устойчивую, развивающуюся в соответствии с социально-экономическими концепциями и планированием жизнеобеспечения города, систему перевозок пассажиров.

На рынке пассажирских перевозок оказание услуг осуществляется квалифицированным персоналом с помощью различных транспортных средств. По существу, если имеет место поток услуг, то всегда имеет место и какая-то система, проводящая данные потоки.

Потребность в использовании понятия "система" возникла для описания различных объектов с древних времен – еще Аристотель обратил внимание на то, что целое (система) несводимо к сумме частей, его образующих. Термин "система" используют в тех случаях, когда хотят охарактеризовать исследуемый объект как нечто целое, сложное, которое не исчерпывается лишь графическим изображением или математическим описанием. Существует множество определений этого понятия, которые имеют множество вариаций, как по форме, так и по содержанию.

По мнению С.А. Уварова, "система как таковая представляет собой созданную с определенной целью природой или человеком самодостаточную структуру, состоящую из взаимодействующих и взаимосвязанных элементов, которая существует относительно самостоятельно и устойчиво, постоянно развивается и совершенствуется в зависимости от воздействия с окружающей средой" [1, с.98].

От количества факторов и степени абстрактности определение понятия "система" будет варьироваться, однако всегда в той или иной мере будут представлены такие свойства:

- система есть нечто целое;
- система есть организованное множество;
- система есть множество вещей, свойств и отношений;
- система есть множество элементов, образующих структуру и обеспечивающих определенное поведение в условиях окружающей среды.

Исходя из этого, в качестве рабочего определения система может быть представлена как множество элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, которое образует определенную целостность, единство.

Любая система имеет границу, которая отделяет ее от внешнего мира, иногда граница между системой и окружающей средой не очевидна. Система должна обладать совокупностью таких свойств как автономность, целостность, определенный качественный уровень, внутренние связи, взаимодействие с внешним миром. Категориями,

определяющими индивидуальность системы и характер ее взаимодействия с окружающей средой, являются автономность и целостность.

Автономность – есть способность системы функционировать и развиваться в определенных, достаточно широких, пределах независимо от окружающей среды. Принцип автономности в организации систем дает им следующие преимущества:

- увеличение шансов системы сохранить стабильность в процессе саморазвития, что способствует, в свою очередь, повышению надежности системы;

- относительная независимость системы и возможность оперативного принятия самостоятельных решений, что способствует повышению эффективности функционирования систем;

- возможность проявления активности по отношению к окружающей среде, а также интенсификация внутренних процессов для достижения поставленных целей, что значительно повышает выживаемость системы.

Автономность системы непосредственно связана и взаимообусловлена ее целостностью, которая присуща всем устойчивым системам. Целостность есть внутренняя взаимосвязь частей системы с единой целенаправленной деятельностью. Ее основой является тесная взаимосвязь отдельных частей.

По нашему мнению, наиболее важным является то, что логистическая система характеризуется следующими специфическими свойствами: способность взаимодействия с окружающей средой; наличие органа управления; управляемость системы; вариантность поведения; наличие информационных коммуникаций, как в самой системе, так и между системами и средой; наличие контуров обратных связей в каналах информации; целенаправленное поведение системы.

Попытаемся конкретизировать определение логистической системы с точки зрения системы пассажирских перевозок.

Логистическая система городского пассажирского транспорта представляет собой структурированную экономическую систему, состоящую из всей совокупности предприятий и фирм, организующих потоки услуг и управляющих ими в процессе осуществления пассажирских перевозок, а также сопутствующими им потоками информации и финансов, осуществляющих обслуживание данного рынка; ее функционирование направлено на более полное удовлетворение спроса населения в перевозках общественным транспортом.

Потоки таких транспортных услуг распространяются в определенной среде, в которой существуют свои звенья логистической системы, логистические каналы, цепи и так далее.

Отметим важные свойства городского транспорта как логистической системы:

1. Целостность и членимость: система есть целостная совокупность элементов, взаимодействующих друг с другом. Декомпозицию данной логистической системы на элементы можно осуществлять по-разному. Например, как показано на рис. 1.1. при прохождении потока услуг от заказчика перевозок к перевозчикам и т. п. в качестве элементов могут рассматриваться транспортные предприятия, а также комитет по транспорту (заказчик).

2. Наличие связей: между элементами логистической системы имеются существенные связи, которые с закономерной необходимостью определяют интегративные качества. Все элементы данной логистической системы на макроуровне связаны между собой. Основой связи между перевозчиком и заказчиком перевозок служит договор на оказание перевозок. На микроуровне на каждом предприятии существуют свои внутри производственные отношения.

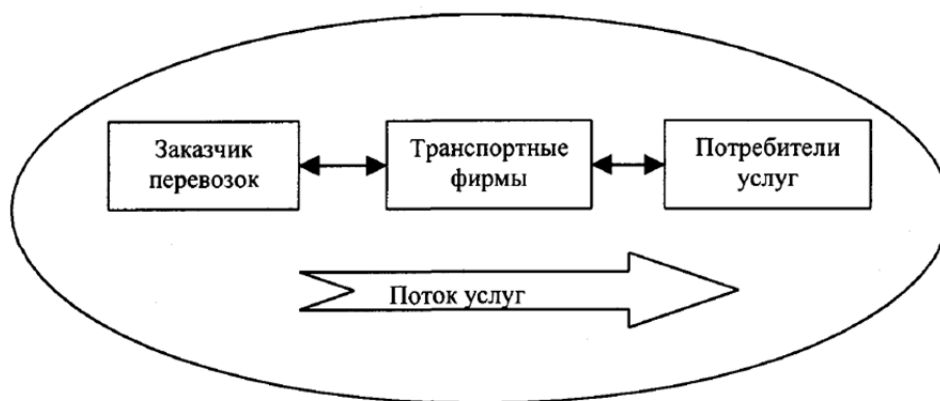


Рис. 1. Принципиальная схема городского пассажирского транспорта как логистической системы

3. Организация: связи между элементами логистической системы определенным образом упорядочены, то есть логистическая система имеет организацию. Структура системы городского пассажирского транспорта представлена на рис. 2.

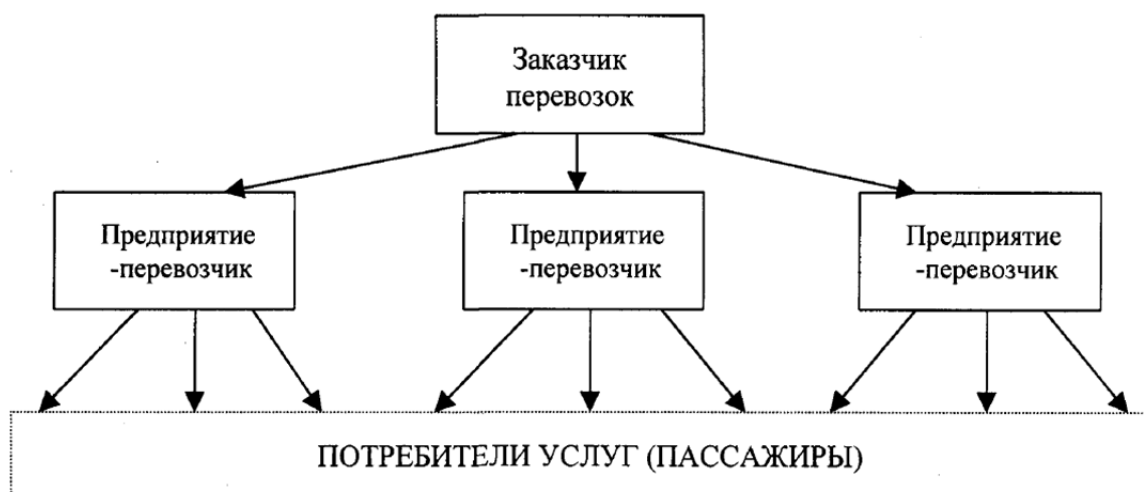


Рис. 2. Организационная структура системы городского пассажирского транспорта

4. Четвертое свойство (интегративные качества): логистическая система городского транспорта обладает интегративными качествами, не свойственными ни одному из элементов в отдельности. Это способность оказать нужную услугу, в нужное время, в нужном месте, необходимого качества, с минимальными затратами, а также способность адаптироваться к изменяющимся условиям внешней среды (изменение спроса на услуги, непредвиденный выход из строя технических средств и т.п.)

Отмечая значимость функционирования вышеуказанных систем для регулирования пассажиропотоков, заметим, что для практической реализации идей комплексного управления движением транспортных потоков необходимо, на наш взгляд, наряду с конкретными проработками организационных проблем деятельности инфраструктуры, наличие рыночных отношений между всеми участниками логистических цепей.

Кроме того, в данной логистической системе существует такое понятие как предприятие городского пассажирского транспорта, - это предприятие (организация) или предприниматель, выполняющие функции перевозчика на маршрутах городского пассажирского транспорта или занятые деятельностью по обеспечению работы перевозчика (например, техническим обслуживанием и ремонтом подвижного состава; изготовлением

запасных частей к подвижному составу; эксплуатацией энергетического и путевого хозяйства городского электрического транспорта, средств диспетчерского управления движением и технологической связи, включая автоматизированные системы управления; сбором проездной платы, продажей проездных документов и прочим).

Всех потребителей услуг данной логистической системы называют пассажирами. Пассажир – это физическое лицо, пользующееся услугами перевозчика по перевозке на городском пассажирском транспорте в соответствии с нормами действующего гражданского права.

Заказчиком перевозок является орган местного самоуправления или уполномоченное им юридическое лицо, любое юридическое или физическое лицо, заключившее с перевозчиком договор на перевозку пассажиров.

Основная цель работы городского пассажирского транспорта – обеспечение транспортных связей отдельных частей населенных пунктов для выполнения трудовых, общественных, культурных и бытовых поездок пассажиров с полным соблюдением установленных стандартов, правил и нормативов пассажирских перевозок. Работа городского транспорта и меры по ее обеспечению рассматриваются как общественно значимая деятельность, имеющая особую социальную направленность.

По системе организации движения городской пассажирский транспорт подразделяют на маршрутный и немаршрутный. Движение транспортных средств маршрутного городского пассажирского транспорта организуют по определенным направлениям - маршрутам, оборудованным посадочными площадками, павильонами и маршрутными указателями для пассажиров. Маршрут – то участок дорожно-уличной сети между двумя какими-либо пунктами, между которыми организуется движение городского пассажирского транспорта без пересадок пассажиров. Маршрут описывается присвоенным ему номером, наименованием начального, конечного и промежуточных остановочных пунктов, протяженностью и временем проезда. Движение транспортных средств немаршрутного городского пассажирского транспорта организуют по системе свободного движения. В основном все виды общественного городского пассажирского транспорта работают по маршрутному принципу, а средства индивидуального транспорта – по системе свободного движения. Исключение составляют только маршрутные такси, которые по вместимости близки к индивидуальному транспорту, а по организации движения – к общественному.

Главным назначением городского пассажирского транспорта является обеспечение населения городов перевозками при минимальных затратах полезного времени в передвижениях, максимальном транспортном комфорте, обеспечивающем минимальную транспортную утомляемость, минимальной себестоимости транспортной работы для транспортных предприятий.

С применением логистики, на наш взгляд, возможно повышение технической оснащенности пассажирского транспорта и частоты движения, уменьшение максимальной наполняемости подвижного состава в "часы пик", использование современных компьютерных систем и изучение информационных потоков, что должно привести к совершенствованию организации перевозок пассажиров.

**Заключение.** Таким образом, определить емкость рынка пассажирских перевозок можно с помощью проведения обследования пассажиропотоков следующими методами: отчетно- статистический, таблично-опросный, счетно-табличный, анкетный, глазомерный и др. Однако, как показывает опыт некоторых транспортных предприятий, постоянное проведение исследований пассажиропотоков и комплексных исследований рынка пассажирских перевозок позволяют им грамотно планировать свое развитие и достигать поставленные цели.

### Список литературы

1. Вельможин А. В. Теория организации и управления автомобильными перевозками: логистический аспект формирования перевозочных процессов [Текст] / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин. - Волгоград: РПК «Политехник», 2001. - 177 с.
2. Автотранспортный комплекс: Итоги и перспективы [Текст] / Автомобильный транспорт. - 2001. - № 3. - С. 6-12.
3. Асатрян Р. Какие автобусы нужны России и что нужно сделать для удовлетворения спроса на них? [Текст] / Р. Асатрян, А. Чеботарев, И. Кийченко // Автомобильный транспорт. - 2001. - № 12. - С. 13-15, 51-52.
4. Бутов А. Транспорт влияет на все аспекты жизни общества [Текст] / А. Бутов // Автомобильный транспорт. - 2000. - № 1. - С.10-11.
5. Вагнер Г. Основы исследования операций. [Текст] / Т. 3. // Г. Вагнер - М.: Мир, 1973.-501 с.
6. Вельможин А. В. Теория транспортных процессов и системю. [Текст] / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин. - М.: Транспорт. - 1998. - 167с.
7. Афанасьев Л. Л. Пассажирские автомобильные перевозки [Текст] / Л.Л. Афанасьев. - М.: Транспорт. 1988. - 220 с.