АНАЛИЗ РЕГУЛЯРНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОБУСНЫХ МАРШРУТАХ ГОРОДА ХУДЖАНДА

ANALYSIS OF TRAFFIC REGULARITY ON BUS ROUTES IN KHUJAND

УДК – 656.135

ББК – 39.808

Бобоев Музаффар Мухиддинович – старший преподаватель кафедры автомобили и управления на транспорте политехнического института Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими

Boboev Muzaffar Mukhiddinovich - Senior Lecturer of the Department of Automobiles and Transport Management of the Polytechnic Institute of the Tajik Technical University named after academician M.S. Osimi

Аннотация. В статье анализируется регулярность автобусного движения в город Худжанда.

В данном статье теоретический анализ регулярности движения автобусов по маршруту с точки зрения отечественных и зарубежных ученых и специалистов в области пассажирских автомобильного перевозок и нормативных правовых актов в области транспорта Республики Таджикистан. В данной статье анализируются результаты работы автобусов города Худжанда по их расписанию.

Регулярность движения обслуживаниях автобусов была проанализирована на нескольких маршрутах.

Регулярность движения автобусов была проанализирована по расписанию, и в результате было установлено, что автобусы на маршруте

город Худжанда ходят нерегулярно и не следуют заранее составленному расписанию.

Annotation. The article analyzes the regularity of bus traffic to the city of Khujand.

In this article, a theoretical analysis of the regularity of the movement of buses along the route from the point of view of domestic and foreign scientists and specialists in the field of passenger road transport and regulatory legal acts in the field of transport of the Republic of Tajikistan. This article analyzes the results of the work of buses in the city of Khujand according to their schedule.

The regularity of the bus services was analyzed on several routes.

The regularity of the bus movement was analyzed according to the schedule, and as a result, it was found that the buses on the route to the city of Khujand run irregularly and do not follow the pre-set schedule.

Ключевые слова: регулярность движения, автобус, пассажирского автомобильного транспорта, обслуживания, маршрут, качество обслуживания.

Key words: regularity of movement, bus, passenger road transport, service, route, quality of service.

Автотранспортный сектор является одним из важнейших секторов национальной экономики и играет ключевую роль в стратегическом развитии экономики страны. Пассажирский автомобильный транспорт - одна из важнейших отраслей экономического развития страны. Для развития транспортного сектора необходимо правильно организовать работу пассажирского автомобильного транспорта. Один из лучших способов улучшить работу автомобильного транспорта - правильно управлять автобусы на маршруте. Управление автобусами на маршруте влияет на ряд технико-экономических показателей работы пассажирского автомобильного транспорта, что влияет на развитие транспортной отрасли.

Одним из показателей качества работы пассажирского автомобильного транспорта является их регулярность, что существенно влияет на регулярность

движения автобусов по маршруту их управления. Регулярность движения - это движение автобусов по расписанию.

Регулярные автомобильные перевозка пассажиров, ручной клади и багажа могут быть организованы, если:

- появляется потребность пассажиропотока;

- пропускная способность автомобильных дорог позволяет осуществлять регулярное движение пассажирского подвижного состава, оказывающего обслуживание на коммерческой основе по определённым маршрутам;

- состояние автомобильных дорог и их обустройство соответствуют требованиям безопасности дорожного движения.

Маршруты регулярных междугородных, пригородных и городских автомобильных перевозок пассажиров и багажа закрепляются в соответствии с установленным порядком устав РТ. [1]

Регулярность движения обеспечивается при соблюдении двух условий:

- при полном (100%) выполнении всех предусмотренных маршрутным расписанием рейсов;

- при точном соблюдении всеми водителями регулярности каждого рейса.

При регулярном движении автомобильного пассажирского транспорта должно обеспечиваться:

- сокращение затрат времени пассажиров на ожидание автомобильного транспорта на маршрутах;

- сокращение времени на передвижение пассажиров;

- равномерное наполнение автомобильного транспорта и распределение пассажиров между всеми автотранспортными средствами на маршруте;

- возможность своевременной оплаты пассажирами за поездку;

- высокая надежность, своевременность и бесперебойность перевозок;

- качественного обслуживания и культура обслуживания;

-увеличение сроков эксплуатации пассажирского автомобильного транспорта;

---

[1] Устав Автомобильного транспорта Республики Таджикистан

- повышение производительности труда водителей, сокращение средней дальности поездки и снижение себестоимости перевозок.

Анализируется регулярность движения автобусов в зависимости от каждого рейса и в течение дня. Автобусное движение по маршруту в это время называется регулярным, если:

- движение автобусов в указанное время по расписанию - т.е. прибытие и отправление автобусов на начала, конечный и промежуточный остановках в зависимости от заранее составленного расписания на каждом рейсов по маршруту, которым его контролируется линейной диспечери;

Реальный анализ регулярности работы транспортного средства - это правильное соблюдение дистанции движения, а самое главное - правильное соблюдение расписания движения автобусов водителями и правильное составление этого расписания.

Для реалистичного анализа регулярности работы транспортного средства анализ и изучение графика движения проводились в течение последних несколких рабочих в двух остаточных пункта маршрута. Согласно расписанию движения, на многих маршрутах города Худжанда, автобусы проходят с утра до вечера который промежуточный интервал движения 7 минут, что соответствует утвержденному расписанию.

Таблица 1 – Расписание автобусов по маршруте города Худжанд

Время движения по путного направления																						
№ гард	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	5-10	5-20	5-30	5-40	5-50	6-00	6-07	6-14	6-21	6-28	6-35	6-42	6-49	6-56	7-03	7-10	7-17	7-24	7-31	7-38	7-45	7-52
2	7-59	8-06	8-13	8-20	8-27	8-34	8-41	8-48	8-55	9-02	9-09	9-16	9-23	9-30	9-37	9-44	9-51	9-58	10-05	10-12	10-19	10-26
3	0	10-40	0	10-54	0																	
4	11-01	0	11-15	0	11-29	11-36	11-43	11-50	11-57	12-04	12-11	12-18	12-25	12-32	12-39	12-46	12-53	13-00	13-07	13-14	13-21	13-28
5	13-35	13-42	13-49	13-56	14-03	14-10	14-17	14-24	14-31	14-38	14-45	14-52	14-59	15-06	15-13	15-20	15-27	15-34	15-41	15-48	15-55	16-02
6	16-09	16-16	16-23	16-30	16-37	16-44	16-51	16-58	17-05	17-12	17-19	17-26	17-33	17-40	17-47	17-54	18-01	18-08	18-15	18-22	18-29	18-36
7	18-46		18-56		19-09		19-23		19-38		19-55		20-10		20-30							
Время движения в обратном направления																						
№ Гард	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1															5-30	5-45	6-00	6-07	6-14	6-21	6-28	6-35
2	6-42	6-49	6-56	7-03	7-10	7-17	7-24	7-31	7-38	7-45	7-52	7-59	8-06	8-13	8-20	8-27	8-34	8-41	8-48	8-55	9-02	9-09
3	9-16	9-23	9-30	9-37	9-44	9-51	9-58	10-05	10-12	10-19	10-26	10-33	10-40	10-47	10-54	11-01	11-08	11-15	11-22	11-29	11-36	11-45
4	0	11-57	0	12-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0
5	12-28	0	12-32	0	12-46	12-53	13-00	13-07	13-14	13-21	13-28	13-35	13-42	13-49	13-56	14-03	14-10	14-17	14-24	14-31	14-38	14-45
6	14-52	14-59	15-06	15-13	15-20	15-27	15-34	15-41	15-48	15-55	16-02	16-09	16-16	16-23	16-30	16-37	16-44	16-51	16-58	17-05	17-12	17-19
7	17-26	17-33	17-40	17-47	17-54	18-01	18-08	18-15	18-22	18-29	18-36	18-43	18-50	18-57	19-04	19-11	19-18	19-25	19-32	19-39	19-46	19-53
8	20-00		20-13		20-26		20-40		20-55		21-12		21-27		21-45							

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22

Выход	5-00	5-10	5-20	5-30	5-40	5-50	5-57	6-04	6-11	6-18	6-25	6-32	6-39	6-46	5-10	5-25	5-40	5-47	5-54	6-01	6-08	6-15
Вход	21-20	18-53	21-33	19-07	21-46	19-21	22-00	19-35	22-15	19-49	22-32	20-03	22-47	19-17	23-05	20-38	20-38	20-45	20-52	20-59	21-06	21-13
Число обарота	6	5	6	5	6	5	6	5	6	5	6	5	6	5	6,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5

Источник: ГУП «пассажироперевозок в Худжанде»

Однако анализ показывает, что регулярное движение на маршрутах города Худжанда водителями не соблюдается. В результате анализа было установлено, что соблюдение графика движения находится на низком уровне. Одна из причин – это неправильный контроль за движением автобусов по маршруты города Худжанда.

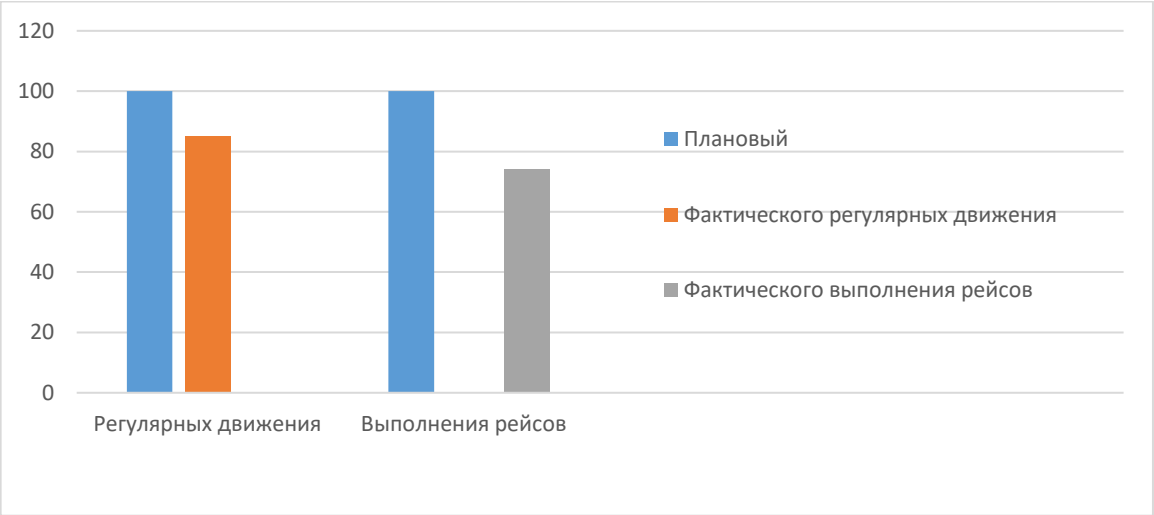
Уровень фактической регулярности эксплуатации транспортного средства рассчитывается по формуле:

$$R_{ДВ} = \frac{R_ф - R_ф^{НЕР}}{R_{ПЛАН}} \cdot 100\%, \quad (1)$$

$$R_{ДВ} = \frac{113 - 22}{122} \cdot 100\% = 0{,}74$$

Из решения задачи выяснилось, что на маршруты города Худжанда коэффициент реальной регулярности движения транспортного средства достиг 0,74.

В результате анализа была определена фактическая регулярность движения на маршрутах города Худжанда, что показано на следующей диаграмме.



Рисунка 1. Диаграмма уровня регулярности на маршрутах города Худжанда

Из диаграммы видно, что уровень регулярного движения автобусов на маршрутах города Худжанда составляет 85%.

Литература

1. Устав Автомобильного транспорта Республики Таджикистан
2. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник для студ. учреждений сред. проф. Образавания / И. В.Сприн. - 5-е изд., переработано. – М.: Издательский ценр «Академик», 2010. – 400 с.
3. Спирин И. В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник для студ., учреждений среднего проф. образования / И. В. Спирин. - 5-е изд., перераб. - М.: Издательский центр «Академия», 2010. - 400 с.
4. Б.Р. Фаттидинов, Р.С. Бобиев, М.М. Бобоев. Анализ современных обстоятельств обслуживания пассажиров автомобильным транспортом в городе Худжанде, проблемы и перспектива развития. ВЕСТНИК. Серия: инженерные исследования. 2019. №2(46) - 189с.
5. Тохиров Т. И. Ретроспективный анализ состояния автотранспортной системы Согдийской области //Идеи и идеалы. – 2014. – Т. 2. – №. 2 (20).
6. Тохиров Т. И. Анализ состояния автотранспортной системы региона //Модернизация экономики и управления. – 2014. – С. 191-194.
7. Тохиров Т. И. Оценка трудовых ресурсов предприятий автомобильного транспорта //Экономика образования. – 2013. – №. 5. – С. 119-123.

Literature

1. Charter of Road Transport of the Republic of Tajikistan
2. Organization and management of passenger road transport: a textbook for students. institutions of environments. prof. Formation / I. V. Sprin. - 5th ed., Revised. - M .: Publishing Center "Akademik", 2010. - 400 p.
3. Spirin IV Organization and management of passenger road transport: textbook for students, institutions of secondary prof. education / IV Spirin. - 5th ed., Rev. - M .: Publishing Center "Academy", 2010. - 400 p.
4. B.R. Fattidinov, R.S. Bobiev, M.M. Boboev. Analysis of modern circumstances of passenger service by road in the city of Khujand, problems and development prospects. BULLETIN. Series: Engineering Research. 2019.No. 2 (46) - 189p.

5. Tokhirov TI Retrospective analysis of the state of the motor transport system of the Sughd region // Ideas and ideals. - 2014. - T. 2. - No. 2 (20).
6. Tokhirov TI Analysis of the state of the region's motor transport system // Modernization of economy and management. - 2014 .-- S. 191-194.
7. Tokhirov TI Assessment of labor resources of road transport enterprises // Economics of education. - 2013. - No. 5. - S. 119-123.