УДК 656.025.2: 656.072.5

# Организация перевозок пассажиров подвижным составом ООО «ПАТ – Пассажир» Песчанокопского района

студент Нехорошов Р.С., доцент Бельц А.Ф.
Азово-Черноморский инженерный институт ФГБОУ ВО Донской ГАУ, Россия

**Аннотация.** Рассмотрены существующая система организации пассажирских перевозок. Проведен расчет и сделаны предложения по дальнейшему развитию перевозок. Сделаны экономические расчеты и выводы о внедряемых предложениях.

**Ключевые слова:** пассажирские перевозки, автобусы, автотранспортное предприятие.

Повышение уровня транспортного обслуживания сельских жителей важная социальная задача государственного значения. В настоящее время практически все центральные усадьбы бывших совхозов и колхозов связаны автобусным движением с районными и областными центрами, причем 85 % дорог имеют твердое и усовершенствованное покрытие. Но это относится только к центральным усадьбам, т. е. достаточно крупным сельским населенным пунктам. Многие же деревни, особенно в центре России, не говоря уже о хуторах и фермерских хозяйствах, лишены круглогодично проезжих дорог.

Чтобы создать устойчивые автотранспортные связи в сельской местности, включая организацию регулярных автобусных маршрутов, необходимо развитие сети областных и местных автомобильных дорог, а также производство подвижного состава повышенной проходимости для сельской местности.

Необходимым уровнем транспортного обслуживания сельских жителей в современных условиях целесообразно принять такой, при котором регулярному обслуживанию автобусами подлежат все населенные пункты, в которых проживает 20 и более жителей. Обслуживаемыми считаются населенные пункты, расположенные на расстоянии не более одного километра от трассы пассажирского сообщения.

Важной особенностью маршрутизации в сельской местности является необходимость обеспечения рационального и полного охвата автобусным сообщением всех населенных пунктов района, приближение трасс маршрутов к населенным пунктам с целью сокращения общих затрат времени на поездку.

На первом этапе построения маршрутной сети населенные пункты, не входящие в существующую сферу автобусных сообщений, соединяются с ближайшим населенным пунктом, имеющим постоянные транспортные связи. Формирование маршрутной сети района строится на обеспечении беспересадочного сообщения: населенный пункт – центральная усадьба (крупный населенный пункт) – районный центр. Районный центр, в свою очередь, соединяется с областным.

Качество управленческой деятельности становится весьма важным фактором улучшения транспортного обслуживания сельского населения, повышения эффективности использования транспорта, при этом планирование перевозок и организация движения автобусов имеют свои характерные особенности.



Маршрутная сеть ООО «ПАТ – Пассажир» включает само с. Песчанокопское, пригородные населенные пункты, а также населенные пункты Ростовской области. Основной объем перевозки пассажиров приходится на городские и пригородные маршруты.

Принципиально существенными отличиями пригородных автобусных перевозок от прочих видов автобусного сообщения являются закономерности формирования пассажиропотоков, специфическое сочетание технико-эксплуатационных показателей пригородных маршрутов и требования к режимам работы автобусов и их водителей.

Анализ структуры автобусных перевозок по видам сообщений показывает уменьшение доли городских и увеличение доли пригородных сообщений, которая в настоящее время достигла 28%.

В результате исследования пассажиропотоков в пригородном сообщении принято решение об открытии нового маршрута «с. Песчанокопское – ст. Егорлыкская». По данным изменения пассажиропотока по участкам маршрута было рассчитано потребное количество автобусов. Расчеты показали, что для обслуживания данного маршрута нам достаточно 3 автобуса марки Ford Transit (22 места). Определяющими при выборе модели автобусов для данного предлагаемого маршрута стали требования экологической безопасности стандарта «Евро-5».

Расчет экономической эффективности предлагаемых мероприятий показал, что при неизменных величинах дохода и текущих затрат по годам проект окупит себя на первый год после ввода в эксплуатацию.

## Список литературы

1. Сисюкин, Ю.М. Использование прогностического аппарата при планировании транспортных операций / Ю.М. Сисюкин, А.И. Бурьянов, Н.А. Коптева // Механизация и электрификация сельскохозяйственного производства. Полеводство: сб. науч. тр. / ВНИПТИМЭСХ. – Зерноград, 1976. – Вып. 23. – С. 3–14.

2. Пахомов, А.А. Совершенствование транспортного обслуживания населения Кагальницкого района Ростовской области / А.А. Пахомов, С.К. Филатов // Пути развития транспортно-технологических процессов и эксплуатации автомобильного транспорта: Тез. докл. 74 Междунар. студ. науч. конф. (07.04 –11.06.2015 г., АЧИИ ФГБОУ ВПО ДГАУ в г. Зернограде). – Зерноград, 2015. – С. 64–66.

3. Николаев, Н.Н. Основы научных исследований: учебное пособие для студентов вузов / Н.Н. Николаев, С.К. Филатов. – Зерноград: Азово-Черноморский инженерный институт ФГБОУ ВПО ДГАУ, 2015. – 159 с.

4. Гудков, В.А. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учеб. для ВУЗов / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин; Под ред. Л.Б. Миротина. – М: Транспорт, 1997. – 254 с.