

# Логистическая организация пригородных перевозок

Стадник Татьяна Игоревна

E-mail: [stadnik.93@mail.ru](mailto:stadnik.93@mail.ru)

ОАО Сальский «Донавтовокзал» выполняет пригородные перевозки более чем для ста населённых пунктов Ростовской области. Логистический подход к организации пригородных перевозок требует учета таких факторов, как: количество действующих маршрутов, их направление, частота и время выполнения; транспортная подвижность населения г.Сальска; место посадки и высадки пассажиров в процессе перевозки; цель поездки; требования пассажиров к комфортабельности поездки; сетевая транспортная подвижность населения; распределение поездок по времени суток; возникающие пересадки пассажиров; зоны тяготения перевозок [1].

Для реализации такого подхода собраны необходимые статистические данные. На основании этих данных построены диаграммы пассажиропотоков по времени суток, дням недели, месяцам.

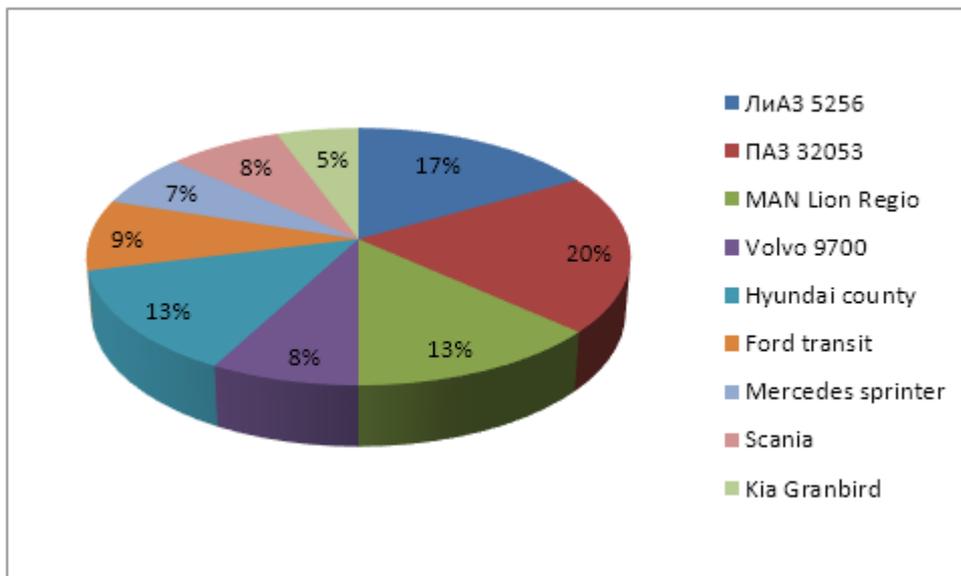
Рассчитаны показатели транспортной подвижности населения, которые составили порядка 2,59 поездки в год при общей численности населения муниципального образования свыше 60 тыс. человек. Транспортная подвижность учтена в направлении движения из г. Сальск. Сравнительно низкий показатель транспортной подвижности объясняется недостаточным уровнем их развития, не совершенным расписанием выполнения перевозок и маршрутной сети. Фактически отсутствует пригородное движение автобусов после 17 часов [2].

В связи с окончанием рабочего дня и увеличением спроса на перевозку в пригородном направлении в вечернее время целесообразно ввести новый кольцевой маршрут г. Сальск — с. Новый Егорлык с промежуточными остановками с. Сандата, с. Березовка. Протяжённость предлагаемого маршрута составляет 91 км.

Назначение новых автобусных маршрутов — выбор и обоснование направлений движения, конечных пунктов и промежуточных остановок должно производиться с особой тщательностью и необходимым технико-экономическим обоснованием [3]. Система автобусных маршрутов оказывает значительное влияние как на условия и удобства перевозки пассажиров, скорость и безопасность движения, режим труда автобусных бригад, так и на эффективность использования подвижного состава. Выбор направлений движения автобусов, а также конечных и промежуточных пунктов маршрутов следует осуществлять в соответствии с потребностями населения в пригородных перевозках. При этом пассажиропоток должен быть стабильным на всем протяжении маршрута [4].

Из множества выявленных проблем в организации пригородных пассажирских перевозок к основным относятся: несоответствие подвижного состава возникающим пассажиропотокам; эксплуатация устаревшего подвижного состава; отсутствие подвижного состава для перевозки маломобильных групп населения; недостаточная оснащённость автобусов автоматизированными системами учёта их работы; неудобное расписание движения автобусов; отсутствие координации в работе автобусов парка малой и большой вместимости; проблемы в организации диспетчерского управления движением [5].

Рисунок 3 — Диаграмма структуры парка подвижного состава находящегося на балансе АП № 3



Возможными направлениями решения выявленных проблем является оптимизация структуры автобусного парка и маршрутной сети района перевозки, замена устаревших моделей подвижного состава, приобретение транспорта для перевозки маломобильных групп населения. При этом под оптимизацией структуры парка понимается установления оптимального соотношения количества автобусов разной вместимости на маршрутах.

#### **Библиографический список используемых документов**

1. Пассажирские автомобильные перевозки, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, 2006 год
2. Транспорт в планировке города, учебное пособие, Г.А. Менделев, 2005 год
3. Технология, организация и управление грузовыми автомобильными перевозками, Е.Ю. Семчугова, Хабаровск 2004 год
4. Организация пассажирских перевозок, учебное пособие, О.Н. Ларин, 2005 г.
5. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками И.В. Спирин, 2010 г.
6. Оптимизация структуры автобусного парка для пригородных и междугородных перевозок пассажиров, А.В. Куликов, Р.Я. Кашманов, А.Н. Карагодина, 2006г.(статья)