

І.О. Таран, Я.В. Грищенко, М.А. Кучерява

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ОБСЛУГОВУВАННЯ МІСТА ДНІПРОПЕТРОВСЬКА ПАСАЖИРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

I.O. Taran, Ya.V. Grishchenko, M.A. Kucheriava

CONDITION AND PROSPECTS OF TRANSPORTATION SERVICE FUNCTIONING IN DNIPROPETROVSK

Однією з головних стратегічних цілей підприємств міського пасажирського транспорту на сучасному етапі є забезпечення населення високоякісними транспортними послугами. Для підвищення якості перевезень міським громадським транспортом необхідно забезпечити впровадження та функціонування на підприємствах систем управління якістю послуг. Це дозволить досягти рівня якості, який відповідатиме світовим стандартам. Наведено інформацію про стан та перспективи розвитку пасажирських перевезень у м. Дніпропетровську.

Ключові слова: *стратегічна ціль, пасажирський транспорт, якість, дорожньо-транспортна пригода, транспортні послуги*

Вступ. З кожним роком якість транспортного обслуговування населення міст погіршується. Високий рівень фізичного і морального зносу основних фондів міського транспорту, зокрема рухомого складу, суттєво знижують рівень якості перевезень. Збитковість, низька інвестиційна привабливість, невизначеність джерел фінансування інноваційного оновлення технічної бази громадського транспорту не дозволяють повною мірою задовольнити транспортні потреби населення міст та призводять до зниження рівня безпеки перевезення пасажирів. Якісний рівень транспортного обслуговування відстає від вимог населення.

Однією з головних стратегічних цілей підприємств міського пасажирського транспорту на сучасному етапі є забезпечення населення високоякісними транспортними послугами. Для підвищення якості перевезень міським громадським транспортом необхідно забезпечити впровадження та функціонування на підприємствах систем управління якістю послуг як ефективного інструменту досягнення рівня якості, що відповідатиме світовим стандартам. Соціально-економічний ефект від впровадження систем управління якістю на міському транспорті виявляється у підвищенні комфортності та безпеки перевезень пасажирів, покращенні умов праці працівників, більш ефективному використанні рухомого складу, в економії матеріальних та трудових ресурсів при проведенні ремонтів рухомого складу. Ефективне функціонування систем управління якістю на підприємствах міського пасажирського транспорту є запорукою створення дієвих економічних механізмів регулювання соціально-економічного розвитку громадського транспорту в містах країни.

Мета – проаналізувати та виявити недоліки якості обслуговування населення міста Дніпропетровська пасажирським транспортом.

Основна частина. До 1991 року підприємства міського пасажирського транспорту України, як і м. Дніпропетровська, знаходилися в державній влас-

ності. У цей період їх планово-збиткове існування було можливим за рахунок фінансування від перерозподілу прибутку, отриманого рентабельними вантажними і таксомоторними підприємствами галузі.

У результаті такої законної і справедливої в економічному плані політики стримування вартості проїзду і незначної на той час кількості пільгових категорій громадян, пасажирський транспорт не тільки виконував виробничу програму і розвивався, але мав можливість за рахунок власних коштів (прибутку) будувати виробничі бази, житлові будинки для своїх співробітників, бази відпочинку, санаторії-профілакторії тощо. Окрім субсидування експлуатаційних витрат, у той час додатково здійснювалося централізоване постачання рухомого складу, в результаті якого щорічно він оновлювався на 10–15%.

З 1991 року відповідальність за роботу і розвиток пасажирського транспорту покладена на місцеві органи влади. Проте, при цьому виникла парадоксальна ситуація, коли в міське управління і власність був переданий міський пасажирський транспорт без забезпечення гарантованого й ефективного формування джерел його фінансування, а також без встановлення такого механізму виділення дотацій за різницю в тарифах і перевезення пільговиків, який забезпечував би і давав можливість виробникові послуг покращувати якість перевезень, утримувати і купувати рухомий склад, своєчасно ремонтувати виробничі бази і підвищувати ефективність використання отриманих фінансових коштів.

У результаті підприємства пасажирського транспорту міста недоотримали від держави близько 39 млн грн. А це і не придбаний новий рухомий склад, і критичний технічний стан наявного рухомого складу і виробничих приміщень, і низька в порівнянні з іншими галузями транспорту заробітна плата, і майже повна відсутність соціальних гарантій робочого персоналу.

Міський транспорт Дніпропетровська має 115 – літню історію, колись він розвивався планово і поступально при значній підтримці з боку держави. Пе-

рехід на ринкові відносини в 90-х роках минулого сторіччя і відмова держави від підтримки суспільного транспорту нанесли йому серйозні збитки.

Підприємства-перевізники обслуговують 160 міських маршрутів, на яких щодня працює 3500 автобусів і маршрутних таксі.

За даними Головного управління статистики, у січні 2010 року пасажирськими автобусами перевезено 32,5 млн чол., що на 4,9% менше, ніж у минулому році. За рахунок цього фактора та скорочення середньої відстані перевезення пасажирів, пасажирообіг зменшився на 6,9% і склав 411,5 млн пас км.

Основну частину (92,3%) пасажирських послуг надали фізичні особи-підприємці, автомобільним транспортом яких скористалися 30 млн пасажирів.

У даний час у м. Дніпропетровську є одне унітарне підприємство електротранспорту (МКП „Дніпропетровський електротранспорт“). Станом на 01.01.2009 року облікова кількість трамваїв складає 276 одиниць, тролейбусів – 150 одиниць, з яких на сьогодні підлягає списанню 90,9% трамваїв та 98% тролейбусів.

Міське електротранспортом обслуговується 14 трамвайних і 17 тролейбусних маршрутів, на маршрути міста щодня виходить у кожен зміну по 173 трамваї і по 70 тролейбусів. Міське електротранспорт перевозить близько 30% пасажирів міста.

У місті Дніпропетровську введена і діє диспетчерська система контролю за роботою пасажирського суспільного транспорту, що дозволяє підтримувати регулярність його роботи.

Фінансово-економічне положення пасажирських підприємств з року в рік залишається складним і пов'язано це, перш за все, з величезним боргом держави за перевезення пільгових категорій громадян і невідповідністю встановленого тарифу не тільки планово-розрахунковому, але й собівартості перевезень.

Не дивлячись на це, робота управління підприємств транспорту продовжує будуватися, виходячи з вимог по поліпшенню якості перевезень, забезпеченню безпеки його роботи і пасажирів, які перевозяться. Керівники і колективи пасажирських підприємств, крім заходів, що проводяться щодо реорганізації в цілях скорочення витрат, зниження собівартості проїзду й отримання додаткових прибутків, знаходять можливість надання додаткових платних послуг, які з року в рік збільшуються.

Негативним чинником, що впливає на показники якості перевезення пасажирів, є інфраструктура, в якій працює міський пасажирський транспорт. Це стан проїжджої частини, пробки на дорогах, затори, пропускна здатність вулиць і доріг, це і культура поведінки всіх учасників дорожнього руху і т. д. Такі магістральні вулиці, як Запорізьке шосе, Донецьке шосе, пр. Кірова, пр. Гагаріна та інші, жодним чином не відповідають умовам роботи на них суспільного транспорту. Вже сьогодні аварійність на дорогах міста критична.

У центральній частині міста існують проблеми, пов'язані з відсутністю комплексного підходу до управління режимом стоянки автомобільного транспорту, а саме – несанкціоновані притротуарні парко-

вки, що розташовані на магістральних вулицях і знижують їх пропускну спроможність, створюючи перешкоди роботі маршрутного транспорту.

У 2009 році по місту Дніпропетровську зареєстровано 327 дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло 20 і травмовано 116 осіб, що в порівнянні з аналогічним періодом минулого року складає зменшення по кількості ДТП на 32%, травмованих – на 7,2%, збільшення по кількості загиблих – на 25%. Зменшення ДТП спостерігається завдяки жорстким заходам по підвищенню штрафів.

Основними видами здійснення ДТП є наїзд на перешкоду – 24,2% від загальної кількості ДТП, зіткнення – 39,1%, перевертання – 6,1%, наїзд на транспортний засіб, що стоїть – 16,8% та інші випадки – 13,8%.

Основними причинами ДТП є порушення правил дорожнього руху – 94,8% від загальної кількості ДТП, з них: перевищення безпечної та встановленої швидкості руху – 23,9%, керування транспортом у нетверезому стані – 3,1%, порушення правил проїзду перехресть – 6,4%, недодержання дистанції – 13,8%, виїзд на смугу зустрічного руху – 10,4% та інші порушення – 5,5%.

За категоріями кількість загиблих та поранених у ДТП складає: пішоходи – 25,7%, велосипедисти – 3,7%, водії та пасажирів мопедів – 3,7%, водії та пасажирів мотоциклів – 5,9%, водії та пасажирів легкових автомобілів – 13,2%.

Дорожньо-транспортні пригоди скоюються не лише з вини водіїв власних транспортних засобів, а також з вини водіїв автобусів та маршрутних таксі, що належать автотранспортним підприємствам міста. За 2009 рік було скоєно 109 ДТП, в яких кількість загиблих і травмованих склала 3 та 161 чоловік відповідно.

Таке становище зумовлене наявністю численних факторів, серед яких найбільш значущими є: невідповідність установленого законодавством відповідальності в сфері безпеки дорожнього руху, соціальної небезпеці вчиненого правопорушення; низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху; недостатній рівень водійської майстерності; недостатній рівень забезпеченості транспортного процесу відповідними за своїми параметрами дорогами; фактична відсутність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів у містах; низький рівень надання медичної допомоги потерпілим у ДТП.

Висновки. Транспортна рухливість населення сучасного великого міста зростає, що вимагає розвитку системи міського пасажирського транспорту на засадах чіткої взаємодії різних видів транспорту. Дослідження транспортних систем великих міст країни дає можливість зробити наступний висновок: перевізники функціонують не узгоджено як між собою, так і стосовно споживача – населення міста. Неврегульованість ринку міських пасажирських перевезень негативно позначається на фінансовому стані підприємств громадського транспорту та на якості послуг.

Отже, пріоритетними напрямками розвитку міського пасажирського транспорту є:

- інноваційне оновлення технічної бази;
- забезпечення беззбиткового функціонування;
- організація ефективного управління підприємствами;
- поліпшення організації перевезень пасажирів та якості надання транспортних послуг.

Список літератури

1. Горизонты транспорта: Эффективная транспортная политика / Экспертный совет Комитета СФ по промышленной политике, TechInvestLab. com. – Челябинск: Социум, 2004. – 673 с.
2. Регіональна цільова Програма розвитку громадського пасажирського транспорту 2008–2010 роки. – Дніпропетровськ. Розпорядження від 25.09.2008 р. №24/16.

Одной из главных стратегических целей предпринимательского городского транспорта на современном этапе является обеспечение населения высококачественными транспортными услугами. Для повышения качества перевозок городским общественным транспортом необходимо обеспечить внедрение и функционирование

на предприятиях систем управления качеством услуг. Это позволит достичь уровня качества, соответствующего мировым стандартам. Приведена информация о состоянии и перспективах развития пассажирских перевозок в г. Днепропетровске.

Ключевые слова: стратегическая цель, пассажирский транспорт, качество, дорожно-транспортное происшествие, транспортные услуги

Population providing by the high-quality transportation services is one of the main strategic objectives of urban transportation companies at the present stage. It is necessary to ensure the implementation and functioning the quality managing system at enterprises as the effective tool for quality increase. The quality level should correspond to the international standards. Therefore it was presented information about the condition and prospects of the passenger transport development in Dnipropetrovsk.

Keywords: strategic purpose, passenger transport, quality, road traffic accident, transport services

Рекомендовано до публікації д.т.н. С.Є. Блохіним 13.03.10

УДК 629.114.42.011.5

© Фирсов А.В., 2010

А.В. Фирсов

ЭКОНОМИЧНЫЙ СПОСОБ ПОВЫШЕНИЯ ДОЛГОВЕЧНОСТИ КУЗОВОВ КАРЬЕРНЫХ САМОСВАЛОВ

A.V. Firsov

ECONOMICAL METHOD TO INCREASE DURABILITY OF BODIES OF QUARRY DUMP TRUCKS

Дан анализ существующих способов повышения долговечности кузовов карьерных самосвалов. Предложен эффективный и самый дешевый способ повышения долговечности кузовов за счет их армирования поперечными элементами. Представлены результаты экспериментальных исследований по определению оптимальных параметров армирования кузовов поперечными элементами. Приведены рекомендуемые параметры армирования кузовов в зависимости от крупности транспортируемой горной массы.

Ключевые слова: кузов, карьерный самосвал, долговечность, армирование

Актуальность. Кузов карьерного самосвала является одним из основных и самым металлоемким его узлом. Масса кузова достигает 20–25% общей массы самосвала. Вместе с тем опыт эксплуатации показывает, что кузова теряют свою работоспособность и выходят из строя, во многих случаях, быстрее, чем другие узлы этого транспортного средства, причем чаще из-за интенсивного их изнашивания, чем от явления усталости металла [1, 2]. Опыт эксплуатации также показывает, что на многих горнорудных предприятиях, где разрабатываются высокоабразивные породы и руды, долговечность кузовов не превышает 1–1,5 лет (при общем сроке службы самосвалов 5–6 лет). Такая низкая долговечность кузовов приводит к простоям самосвалов и росту расходов на их ре-

монт. Так, например, в условиях Норильского ГМК трудоемкость ремонта одного кузова самосвала БелАЗ–548А составляет 299 чел.-ч. [3], а стоимость ремонта (без учета стоимости металла) около 1 тысячи долларов. Кроме того, на ремонт кузовов карьерных самосвалов расходуется значительное количество металла. Так, например, на Криворожском заводе КЗРДА на ремонт одного кузова самосвала БелАЗ–548А расходуется порядка 3–4 тонн металла, а это еще дополнительно 4–5 тыс. долларов. Чтобы продлить срок службы кузовов, к задней части днища, которое в наибольшей степени подвергается абразивному износу от скальных пород, приваривают специальные пластины и футеровочные листы. Масса кузова при этой вынужденной мере увеличивается на