

МЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ СИСТЕМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Гайпов Шарипбай Жубатович
Алланазаров Шарипбай Беканович
Пирниязов Абатбай Омирзакович

Каракалпакский государственный университет им. Бердаха.

АННОТАЦИЯ

В настоящее время услуги общественного транспорта для пассажиров недостаточны, а транспортные средства не оборудованы должным образом для оказания услуг общественного транспорта, в густонаселенных районах нет автобусного сообщения, услуги общественного транспорта отсутствуют, большая часть которого осуществляется легковыми автомобильными такси, что не соответствует действующим государственным требованиям.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, автомобиль, системы, автобусные маршруты, автомагистрал.

Совершенствование транспортной инфраструктуры и планомерная организация деятельности предприятий дорожно-транспортного обслуживания, гармонизация отношений между населением и транспортными предприятиями, обеспечение экономического развития страны. С этой точки зрения, одним из актуальных вопросов современности является проведение глубокого анализа деятельности предприятий автомобильно-транспортной системы Узбекистана и проведение исследований по совершенствованию инновационной деятельности. Сегодня транспортным компаниям необходимо переосмыслить свою деятельность и сосредоточиться на удовлетворении спроса пассажиров.

В Республике Каракалпакстане обеспечение качественным транспортным обслуживанием работников всех отраслей экономики, в том числе студентов, обучающихся в образовательных учреждениях, является важнейшей задачей, стоящей перед автомобильным транспортом. Сегодня невозможно представить перемещение любого гражданина (из одного пункта назначения в другой) без транспорта.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом осуществляются частными перевозчиками и существует взаимная конкуренция. Свободная конкуренция между частными транспортными предприятиями требует разработки новых систем и технологий развития, организации и управления

экономической деятельностью в каждой отрасли, в противном случае возможность их кризиса доказана на практике уже в первые годы независимости.

Жизнь показывает, что дальнейшее развитие экономики Республики Узбекистан и превращение ее в великую страну со светлым будущим невозможны без кадров, умеющих по-новому мыслить и обладающих глубокими знаниями.

Одновременно с развитием автомобильной промышленности Правительством Республики Узбекистан принят ряд законов об автомобильных дорогах и транспорте, городском транспорте, безопасности дорожного движения, свободном использовании городского транспорта и на их основе разработаны Концепции развития городского пассажирского транспорта. и было разработано несколько правил.

Сегодня, как предусмотрено в концепции, перевозки пассажиров в микроавтобусах (маршрутных такси) и легковых такси осуществляют в основном частные перевозчики (имеющие статус юридического лица). Работы по улучшению направлены на дальнейшее повышение качества обслуживания. Принятое решение направлено на дальнейшее улучшение обеспечения автотранспортными услугами городов и сел республики, повышение безопасности пассажирских перевозок.

Городским жителям необходимы транспортные средства, чтобы в короткие сроки добраться до места работы, проживания, отдыха и других бытовых нужд.

Спрос на транспорт во многом зависит от размеров территории города, материальной обеспеченности населения и уровня культуры. [1]

Автобусные маршруты, проходящие по улицам и тротуарам города, составляют автобусную сеть города.

Все виды транспорта (автобус и трамвай) в совокупности составляют транспортную сеть города.

Среди наиболее основных требований к городской транспортной сети можно назвать следующие:

- максимально добраться до намеченного пункта назначения за один транспорт;
- быстро добраться до места назначения, потратив меньше времени;
- количество пассажиров в транспортном средстве не должно превышать его стандартную вместимость;
- обеспечение безопасности пассажиров.

Выбор и обоснование маршрутной сети будет зависеть от распределения пассажиропотока.

Выбор правильных маршрутов сокращает время, необходимое пассажирам для достижения пункта назначения, и повышает эффективность использования транспортных средств.

Текущий период характеризуется бурным развитием городов, дальнейшим улучшением благоустройства и резким увеличением количества городских пассажиров.

Дальность маршрута во внутриобластных автобусах – до 100 км и более. Интервал движения составляет от 30 минут до 3-5 часов в зависимости от характера распределения пассажиропотока. [2]

Открытие новых маршрутов и закупка новых современных автобусов, которые будут работать на этих маршрутах и направлять их на нужные маршруты, являются актуальными задачами сегодняшнего дня.

Автобусный маршрут - сеть дорог, соединяющая определенные начальные и конечные пункты назначения с остановками в назначенных промежуточных пунктах этой дорожной сети для посадки и высадки пассажиров. Включает в себя совокупность объектов, организующих процессы загрузки автобуса и движения загруженного автобуса. с пассажирами по городским улицам (автомагистралям), соединяющим все направления.

Вид транспорта, используемого в городах, и организация пассажирских перевозок зависят, прежде всего, от типа города, т. е. количества пассажиров, площади города и дорог и их конфигурации. [3]

Если принять во внимание ограниченное количество автобусов, доступных для перевозки пассажиров на маршрутах, и отсутствие необходимости в дополнительных автобусах в часы «пик», то видно, что пассажирам оказывается качественное транспортное обслуживание. разрабатывать и применять наиболее эффективные методы организации движения.

Повышение транспортной мобильности населения крупных городов требует решения ряда проблем, связанных с оказанием им транспортных услуг. В последующие годы в результате строительства новых объектов, привлекающих пассажиров, и расширения территории города возникнет необходимость повышения качества транспортного обслуживания пассажиров, а в необходимых случаях и решения проблем, связанных с открытие новых маршрутов.

В заключение могу дать следующее:

В настоящее время пассажиры, путешествующие по маршрутам, не обслуживаемым автобусами, для достижения пункта назначения вынуждены пользоваться услугами маршрутных такси. Условия оказания услуг пассажирам на общественном транспорте не отвечают запросам населения и являются

причиной их законных возражений. Необходимо разработать меры по планомерному развитию общественного транспорта в городе, пригороде и междугородних маршрутах Республики Каракалпакстане. В направлениях целесообразно использовать диаметральные, радиальные, кольцевые виды направлений. Обеспечение автобусного сообщения для жителей также может обеспечить безопасность дорожного движения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ: (REFERENCES)

1. E. Karimov. Avtomobillarda yo'lovchilar tashish, Toshkent, "Sharq," 2015 y.
2. J.R. Qulmuxamedov, K.M. Nazarov. "Transport logistikasi" Toshkent 2018 yil.
3. K.M. Nazarov, N.Z. Arifjonova, X.A. Mirgiyazov "Avtotransport vositalarida yo'lovchilar tashishni tashkil etish" - T. Uzbekistan milliy akademiyasi – 2012y.