## ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В ГОРОДАХ КУРОРТНЫХ ЗОН

Кравченко Е.А., Селик А.С., Кравченко Е.Е.
*Кубанский государственный технологический университет, Краснодар*

Анализ обеспеченности автобусами городов курортных зон (КЗ) в Краснодарском крае за последние пять лет показал, что парк списочных и работающих автобусов имеет тенденцию к ежегодному снижению на 1,1-1,2%. Старение парка ПС привело к ежегодному уменьшению коэффициента выпуска ПС на 0,8-0,9%. Эти данные свидетельствуют об ухудшении качества обслуживания пассажиров (КОП) и о необходимости разработки путей и методов, повышающих провозные возможности автобусов (ПВА).

Степень удовлетворения основных потребительских ценностей населения в передвижениях может быть повышена за счёт оказания дополнительных услуг при организации перевозок пассажиров.

Формирование ПВА, связанное с повышением КОП, зависит от нормирования показателей, определяющих ПВА.

К одному из наиболее сложных вопросов в организации и управлении работой подвижного состава (ПС) в КЗ относится повышение его провозных возможностей в пиковый курортный сезон, а также разрешение противоречия между улучшением качества обслуживания населения и эффективностью использования работающего подвижного состава с учётом следующих особенностей: наблюдаются резкие сезонные колебания пассажиропотоков (в 2-3 раза по сравнению со среднегодовым); более высокая транспортная подвижность населения в летний сезон (в 2-2,5 раза больше, чем в обычных случаях); неравномерностью распределения пиковых объёмов перевозок по часам суток; социально-демографическим составом пассажиров и психологией их транспортного поведения; преобладанием поездок, совершаемых с культурно-бытовыми, санитарно-лечебными и туристическими целями.

Приведённые особенности рекомендуется учитывать при открытии «сезонных» маршрутов с учётом местных особенностей КЗ (продолжительность и период функционирования зон массового отдыха, их вместимость, размещение пассажирообразующих районов и направление пассажиропотоков и их распределение в часы «пик» по времени суток), что позволяет уточнить расписание и маршруты движения, определить объёмы перевозок, рассчитать потребное количество автобусов и осуществить рациональное их распределение по маршрутам, а также определить себестоимость работы ПС в конкретном часовом интервале. При организации автобусных экскурсий на небольшие расстояния имеется полная возможность применить «челночный» метод перевозок с учётом проведения культурно-массовых мероприятий. Основным условием более полного удовлетворения потребностей населения КЗ в качественном обслуживании за счёт повышения ПВА по видам сообщения являются повышение комфортабельности перевозок пассажиров, сокращение времени на поездки и обеспечение безопасности движения.

## БИОСФЕРА И АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Кравченко Е.А., Брикалов Ю.В.
*Кубанский государственный технологический университет, Краснодар*

С целью сохранения биосферы следует выявлять, устанавливать всю совокупность и многообразие факторов, определяющих генетические и функциональные связи между ними. Это основная задача современной науки, в том числе и транспортной.

Переход на ресурсосберегающие технологии производства и оказываемые услуги транспортом в настоящее время вызывает энергетические, экологические и политические кризисы и даже катастрофы, т.е. биосфера предупреждает человечество и призывает его жить по её законам.

Проблема в системе «Биосфера и транспорт» в перспективе не может решаться путём создания и внедрения экологически чистых технологий, связанных с выживанием в условиях жёсткой конкуренции рыночной экономики.

Автомобильный транспорт, обеспечивающий доставку грузов и перевозку пассажиров, является одним из самых мощных источников отрицательного воздействия на атмосферу, а также на геологию, водные ресурсы, леса, животный мир и человека.

Существующее научное направление, транспортная логистика, обеспечивающее снижение расходов производителей и исполнителей, не может претендовать как основное, способное подменить собой концепцию «Биосфера – человечество» и дальнейшее её развитие «Ноосфера», так как в этом направлении в основе лежит извлечение максимальной прибыли, а сохранение и восстановление биосферы не рассматривается.

Удовлетворение жизненных потребностей населения должно осуществляться без ущерба интересов будущих поколений.

Экономико-организационный механизм перехода на ноосферный технологический путь в области автомобильного транспорта по опубликованным работам Лукьяненко Н.Н., Маленкова В.Г., Николина В.И., Витвицкого Е.Е., Мочалина С.М. включает:

1. Исследование основных факторов, отрицательно воздействующих на биосферу в процессе перевозки грузов и пассажиров.
2. Разработка основных направлений по сокращению транспортной нагрузки и уменьшению потребности в подвижном составе автомобильного транспорта.
3. Разработка и внедрение прогрессивных технологических и управленческих процессов по эксплуатации автомобильного транспорта.
4. Разработка и внедрение ресурсосберегающих технологий по перевозкам, техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава и погрузочно-разгрузочных механизмов.