

Розробка заходів зі зменшення невиробничих витрат на хкп «міськеелектротранс»

Кульбашина Н.І., Сухов О.В., Харківська національна академія міського господарства

Витрати на здійснення певного обсягу пасажироперевезень є складними функціями різних за своєю природою аргументів, цьому завдання досягнення безбитковості, а тим більше прибутковості, має вирішуватись як комплекс взаємопов'язаних заходів за різними напрямками. Зростання прибутку може виконуватися завдяки зменшенню витрат ресурсів і зменшенню невиробничих витрат, що виникають при роботі рухомого складу на лінії, а саме зниженню часу затримок рухомого складу на зупиночних пунктах.

Зупиночний пункт на маршрутному транспорті є своєрідною “торгівельною точкою”, і так само, як і у торгівлі товарами не останніми складовими споживчої привабливості є режим роботи, зручність підходу до них та інформаційна забезпеченість.

Для визначення режиму роботи зупиночного пункту необхідно визначити ступінь його привабливості. Пропонується класифікація зупиночного пункту за потенціалом привабливості: великої, середньої та низької. Зупиночні пункти, якими пасажирів користуються незалежно від години доби і дня тижня, і в той же час користуються значним попитом – їх можна віднести до зупиночних пунктів з великим потенціалом привабливості. Якщо зупиночний пункт користується меншим попитом, тоді можна характеризувати його як з середнім потенціалом привабливості, якщо практично не користується попитом – то до потенційно непривабливих.

Для встановлення потенціалу привабливості зупиночних пунктів, необхідно проводити натурні спостереження, а саме визначення загального часу пасажирообміну за результатами обстеження пасажиропотоків, наприклад, талонним методом. Це досить складний процес, який потребує залучення більшої кількості людей і багато часу. Тому пропонується використовувати дані хронометражних спостережень, а саме час стоянки на зупиночному пункті, значення якого залежить від часу пасажирообміну. Розрахунок середнього часу стоянки за кожним зупиночним пунктом проведено на основі хронометражних спостережень на усіх трамвайних маршрутах, що проводилися у м. Харкові службою руху ХКП «Міськеелектротранс».

Якщо зупиночний пункт має великий потенціал привабливості пропонується постійний режим роботи, якщо середній – то тимчасо-

вий, а можливо і постійний, якщо низький – то переважно за бажанням пасажирів чи можливо тимчасовий.

Режими роботи зупиночних пунктів мають такі характеристики.

Постійний режим роботи зупиночного пункту – постійно на протязі всіх годин роботи маршруту. Поділяється на: постійні з високим потенціалом тяжіння – це зупиночні пункти біля станцій метро, постійно діючих об'єктів побутового призначення; на постійні з середнім потенціалом тяжіння, де попит на перевезення нижче, але протягом доби значно не змінюється, тобто потреба в перевезеннях існує у кожну годину.

Режим роботи зупиночного пункту тільки у години «пік» – зупиночний пункт обслуговується на протязі ранкових і вечірніх годин доби. Даний режим роботи відноситься до зупиночних пунктів, що розташовані поблизу промислових підприємств чи ділових центрів, де пасажиропотік у помірний пік незначний. Пасажирам, в яких є потреба у поїзді «між пік», необхідно скористуватися сусіднім зупиночним пунктом.

Режим роботи зупиночного пункту у години «пік» з обслуговуванням пасажирів у «між пік» за їх бажанням складається в обслуговуванні протягом ранкових і вечірніх годин доби і у міжпиковий період за бажанням пасажирів. Даний режим роботи відноситься до зупиночних пунктів, що розташовані поблизу змішаних транспортних районів, що мають у своєму складі і промислові підприємства і житлові зони. Може існувати потреба в перевезеннях у міжпиковий період, а режими роботи сусідніх зупиночних пунктів не забезпечують посадку в цей період.

Режим роботи зупиночного пункту тільки за бажанням пасажирів забезпечує обслуговування пасажирів, які знаходяться на зупиночному пункті чи у рухомій одиниці і бажають зробити висадку чи посадку. Цей режим роботи зупиночного пункту відноситься до зупинок з низьким пасажирообміном і де частіше зовсім відсутні пасажирів.

Проведена класифікація зупиночних пунктів трамваю м. Харкова і встановлено пропонувані режими роботи. Розподілення кількості зупиночних пунктів трамваю згідно з класифікацією і режимами роботи представлено у таблиці.

Можливість обґрунтовано відмінити деякі зупинки у певні періоди доби дає змогу зменшувати випуск і економити електроенергію.

Потенціал привабливості	Високий	Середній	Низький	Усього
Режим				

роботи				
Постійний	37	17	2	56
Тільки у години «пік»	2	11	37	50
У години «пік», у «між пік» за їх бажанням	2	27	24	53
Тільки за бажанням пасажирів	-	-	12	12
Усього	41	55	75	171

Введенням у дію автоматизованих систем керування рухом і досягнень сучасних інформаційних технологій дозволяють спростити організацію експлуатації зупиночних пунктів за пропонованими режимами.