

Обследования подобного рода неоднократно инициировались управлением транспорта и связи Луганска, но не были проведены должным образом из-за отсутствия утверждённой программы.

За основу такой программы предлагается принять, после тщательной обработки, результаты предшествующих обследований. Так, очевидно является необходимость развития вторичных центров; реформирование и расширение транспортной сети центра города; замена маршрутных такси (микроавтобусы осуществляют до 75 % перевозок, из-за этого на остановках выстраиваются очереди в два-три ряда) автобусами средней и большой вместимости, сохранив «маршрутки» лишь в качестве вспомогательного элемента транспортной системы. Для эффективного управления сложившейся ситуацией на маршрутах города необходим постоянный мониторинг пассажирских и транспортных потоков и скорейшая разработка и внедрение комплексной программы по совершенствованию системы пассажирского транспорта общего пользования города.

УДК 656.11

Анализ аварийности в Луганской области

Кравченко А.П., Боженко Д.В.

Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Даля

Одними из основных показателей экономического потенциала и уровня благосостояния граждан в современных условиях являются данные о дорожно-транспортной аварийности и ее изменении во времени. Установлено, что чем больше рост относительных показателей ДТП, тем ниже уровень социальной защищенности и транспортной дисциплины населения. В текущем году на территории Луганской области зарегистрировано 2213 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 300 (2006 год – 259) и травмировано 2790 (2006 год – 2353) лиц. Эти показатели по сравнению с аналогичным периодом в прошлом году составляет рост на 17,8 %, по числу погибших – на 15,8 % и травмированных – на 18,6 % соответственно.

По категориям участников дорожного движения совершены ДТП по вине: водителей всех видов транспортных средств – 80,2 %; водителей предприятий, учреждений и организаций – 4,5 %; водителей автобусов всех форм собственности – 1,9 %; водителей индивидуального транспорта – 52,9 %; водителей мототранспорта – 11,0 %; велосипедистов – 2,0 %; пешеходов – 11,1 %; детей – 10,6 %.

Прогрессирующий рост ДТП предопределён стремительным ростом количества автотранспорта всех форм собственности; низким уровнем дорожной сети; недостаточным уровнем водительского мастерства; фактиче

ским отсутствием системы организационно-планировочных и инженерных мероприятий обеспечения безопасности дорожного движения и рядом других факторов.

Для решения отмеченных проблем требуется применение программно-информационного подхода, который позволит обеспечить использование научного потенциала во время планирования и реализации мероприятий в сфере обеспечения БД, а также реализации комплекса мероприятий профилактического характера, которые позволят снизить количество ДТП с гибелью и тяжёлыми травмами людей.

УДК 656

Параметры качества транспортного обслуживания потребителей и показатели качества грузовых перевозок

Ольхова М.В.

Харьковская национальная академия городского хозяйства

Категория «качество» становится все более важной составляющей для потребителей различных услуг, в том числе транспортных. Все большее значение начинают приобретать вопросы повышения уровня транспортного обслуживания потребителей, которые в рыночных условиях хозяйствования тесно связаны с проблемой сервиса и качества предоставляемых услуг. За качественной составляющей в большей степени следят потребители услуг и в меньшей степени – производители. Это может приводить к дисбалансу отношений между потребителями и производителем услуг, в том числе транспортных.

К параметрам качества транспортного обслуживания потребителей относятся: время от выполнения заказа на доставку, цена доставки, надежность, гибкость системы обслуживания, доступность, информативность, комплексность.

Другой подход существует при оценивании качества транспортного обслуживания производителем, а именно: понятие «качество» почти не рассматривается в теории и мало представлено на практике. Транспортные предприятия в большинстве случаев оценивают свою деятельность по технико-эксплуатационным и экономическим показателям. В литературе достаточно широко представлены вопросы оценки эффективности транспортного процесса и практически не встречается оценка качества транспортного обслуживания. Показатели качества грузовых перевозок можно встретить лишь в ГОСТ Российской Федерации Р51005-96, которым рекомендуются следующие показатели качества: своевременность, экономичность, сохранность.