

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ НАСЕЛЕНИЯ ГОРОДА

А. Т. Кадыралиев, Кыргызский экономический университет

Важнейшая роль в обеспечении социально-политической и экономической стабильности общества принадлежит пассажирскому транспорту. В связи с ростом численности городского населения необходимо выделить значимость городского пассажирского транспорта общего пользования, который является одной из важнейших составляющих городского хозяйства. Основная часть перевозок населения в городском и пригородном сообщении обеспечивается маршрутными такси (микроавтобусы), автобусами и троллейбусами.

Значительно возросла интенсивность объема перевозок пассажиров автобусами и троллейбусами вследствие сокращения парка муниципальных предприятий из-за крайней изношенности автобусов и троллейбусов и, соответственно, закрытия многих автобусных и троллейбусных маршрутов. В связи с увеличением парка микроавтобусов и легковых автомобилей существенная доля городских перевозок пришлось на маршрутные (микроавтобусы) и частные (легковые) такси.

Нормативный срок службы пассажирского транспорта 6-8 лет, фактически он эксплуатируется 12-20 лет и даже больше, если учитывать микроавтобусы частных перевозчиков. Из имеющегося подвижного состава частных перевозчиков ориентировочно более 70% подлежит списанию, аналогичная ситуация и в троллейбусном секторе. Имея такой устаревший парк машин, перевозчики несут большие затраты на ремонт.

Нарастающий износ подвижного состава городского транспорта создает реальную угрозу безопасности пассажиров и оказывает вредное воздействие на окружающую среду. Все это обуславливает необходимость государственной поддержки транспортных предприятий в плане эффективного финансирования в целях модернизации и обновления подвижного состава.

В нашей стране из-за неэффективной транспортной политики обострились все проблемы [5]: слабая транспортная инфраструктура, нерешенность социальных проблем, связанных с транспортом, неразработанность механизма безопасного перевоза пассажиров и др. Резко увеличилась интенсивность перевозок по автомобильным дорогам, но при этом сократились затраты на их текущее содержание, что привело к ухудшению технического содержания дорог. Фактически в дорожной отрасли, начиная со времени обретения республикой независимости и до 2005 г., из-за низкого уровня финансирования объемы ремонта автомобильных дорог были очень незначительными, а качество текущего ремонта с каждым годом ухудшалось. Перевозка пассажиров частными микроавтобусами и легковыми такси, а также неэффективный контроль их деятельности подрывают транспортную политику в целом. Отсутствует мотивация предпринимателей для совершенствования своей деятельности. Государственные инвестиции в транспортную отрасль находятся на низком уровне, при этом ответственность за перевозки городских жителей возложена на частный сектор и муниципалитеты.

Пассажирские перевозки в г. Бишкеке осуществляют следующие операторы:

муниципальное пассажирское предприятие - Бишкекское троллейбусное управление (БТУ);

муниципальное пассажирское предприятие – Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие (БПАТП);

частные коммерческие фирмы.

Объем пассажирских перевозок в 2005-2010 гг. приведен в таблице.

При общем количестве поездок в 205 млн. пассажиров в Бишкеке, обеспечиваемых как муниципальными, так и частными перевозчиками, средний годовой показатель 170-

180 поездок на одного жителя является крайне низким по сравнению с другими городами (например, в городах России, таких же по численности населения, приходится 650-750 поездок в год). Из указанного общего количе-

ства поездок на рынке транспортных услуг примерно 60% обеспечиваются частными перевозчиками, 30% БАПТ и 10% троллейбусным управлением.

Пассажирские перевозки муниципальными и частными операторами

	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Перевозки пасс., млн. чел.	208,6	210,6	201,8	203,1	205,4
Пассажирооборот, млн. пасс-км	1240,9	1260,2	1184,6	1146,2	1161,2

В г. Бишкеке, как и по всей республике, создается много ОсОО, АО и других предприятий, использующих частный и другие виды транспорта. Функции руководства этих предприятий заключаются в основном в сборе денег за получение лицензии, патента и регистрации прочих правоустанавливающих и разрешительных документов, а также в получении маршрута в тендерных процессах. Другими словами, руководители мелких фирм или группы водителей играют роль посредника. Все остальные проблемы возлагаются на самого водителя.

Разными путями, мотивируя развитием частного предпринимательства, необходимостью увеличения рабочих мест, трудовой занятости и т.д., городская администрация открывает дополнительные маршруты для частного сектора. При этом учитывается удовлетворение спроса потребителей в отдаленных районах города. К сожалению, частные перевозчики не всегда дисциплинированы в своей деятельности. Госструктуры (транспортная инспекция, государственная автоинспекция и др.) не контролируют жестко работу частного автотранспорта, не выявляют нарушения ими условий работы на маршрутах. Сплошь и рядом происходят сбои графика движения, превышение скорости, перегруз, несоблюдение режима труда и отдыха, нет ежедневного медицинского контроля водителей и технического и санитарного состояния подвижного состава. Зачастую за руль садятся водители из сельских районов, у которых нет достаточно опыта работы на городском транспорте, в результате нарушаются правила дорожного движения, и жизнь пассажиров подвергается риску.

Транспорт – это отрасль, где крутятся живые деньги, поэтому ведется жесточайшая борьба за право перевозки пассажиров. В то

же время государством не поощряется работа добросовестных перевозчиков, не учитывается надежность и репутация, и, наоборот, не изымаются лицензии у нарушителей. Это требует высочайшего совершенства директив, регламентирующих деятельность этой сферы, и высокого профессионализма работников во избежание конфликтных ситуаций.

Но даже у автопредприятий города, которые достаточно стабильно работают, есть множество проблем. Главные из них – это устаревший парк подвижного состава, отсутствие запасных частей. Но и к новым маркам автотранспорта - троллейбусам и автобусам китайского производства - тоже имеется ряд претензий.

Перевозка пассажиров общественным транспортом, равно как и транспортная политика должны регулироваться государством. Здесь и разработка международных партнерских программ, и привлечение инвесторов, и поднятие вопроса на самый высокий уровень с созданием наиболее благоприятных условий надежным, стабильным и крупным отечественным перевозчикам. Очень актуальна проблема законодательного поля, в котором работают автопредприятия, оно оставляет желать лучшего.

Общественный транспорт города вступил в определенные противоречия с индивидуальным личным транспортом, обеспечивающим большой комфорт пассажиру. Однако загруженность городских дорог так велика, что дальнейшее развитие личного транспорта не позволяет реализовать его преимущества по скорости доставки пассажира, особенно в часы «пик», и очень усложняет такие аспекты жизнедеятельности города, как проезд скорой медицинской и пожарной помощи, уборка улиц и т.д.

Перевозка по определенным маршрутам не всегда удовлетворяет запросы пассажиров. Так, обслуживание общественным транспортом обычно прерывается в ночные часы, в которые пассажиропоток очень мал и не обеспечивает эффективности работы транспорта.

Спрос на перевозки в городе существует круглые сутки, правда, с большим различием по объему. Поскольку спрос существует, его необходимо удовлетворять. Обслуживая трудовые поездки, работники транспортных предприятий имеют полную информацию о величине спроса по времени суток, дням недели и месяцам на основании количества жителей данного района, возрастного состава и др., а более точные данные они получают от периодически проводимых опросов населения. Это дает возможность рассчитывать оптимальное количество и интервал движения транспортных средств, работающих по маршрутизированному принципу в данном регионе, а также количество необходимых автомобилей-такси. Такси существует для удовлетворения специфического спроса населения, однако стоимость проезда для отдельных групп населения является чрезмерно высокой, следовательно, часть спроса не удовлетворяется.

Однако в Кыргызстане общественный транспорт малокомфортабелен, поскольку в настоящее время на 1 м² площади пола транспортного средства приходится до 10 человек при норме 4–5 человек. Как альтернативу личному транспорту, предоставляющему максимум комфорта пассажирам, можно рассматривать автомобили-такси, которые перевозят в сутки в среднем 50–60 пассажиров, преодолевая до 300–400 км (средний пробег ведомственного автомобиля – 120 км в сутки, личного – 20–40 км), но с высокой стоимостью проезда.

Массовый транспорт общего пользования способствует также разрешению проблемы занятости территории города (один квадратный метр улицы), приходящейся на одного пассажира. На один автомобиль, находящийся в движении, приходится площадь 250 м² при максимальной вместимости 4 человека; на один автобус и один троллейбус – 400 м² при вместимости в среднем 60 человек. В среднем на один общественный транспорт приходится пассажиры тридцати легковых автомашин.

Одной из актуальных проблем транспорта является изучение причин распространения и сферы рационального действия общественного, ведомственного и личного транспорта, прежде всего для сокращения количества транспортных средств на улицах городов при достаточном качестве обслуживания населения.

Следует повторить, что основной причиной неэффективной работы транспорта в городе является отсутствие финансирования транспортных предприятий для совершенствования предоставляемых услуг (закупка новых комфортабельных машин, улучшение инфраструктуры и т.д.), непредоставление равных прав перевозчикам, отсутствие необходимой законодательной базы о правах и обязанностях транспортных предприятий.

Негативное влияние на деятельность пассажирских перевозок оказывает также теневая экономика. Действительные размеры теневого сектора на транспорте неизвестны, но ориентировочно более 50% наличного денежного оборота происходит вне контроля координирующих органов [6].

Причинами финансовой нерентабельности муниципальных предприятий стали низкий тариф на проезд в общественном транспорте, который не менялся с 1999 г., и большое количество (более 30 категорий) льготников.

Согласно постановлению Бишкекского городского кенеша от 29 декабря 2009 г., №138, право бесплатного проезда в муниципальном транспорте установлено следующим категориям граждан:

- пенсионерам по возрасту г.Бишкека;
- инвалидам I, II, III групп общего заболевания и трудового увечья;
- инвалидам с детства;
- детям в возрасте до 7 лет.

Кроме того, Законом «О почтовой связи» от 20.06.2001 г., №52, предоставлено право на бесплатный проезд на всех видах городского пассажирского транспорта почтальонам государственных предприятий почтовой связи при исполнении ими служебных обязанностей.

Возмещение расходов на эти цели производится за счет средств местного бюджета. Как правило, они учитываются в балансе предприятий как «выпадающие доходы». Процентное соотношение пассажиров, поль-

зующихся правом бесплатного проезда, более 40%.

Недостаточный уровень возмещения затрат на перевозки пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда, является одним из негативных факторов в балансе предприятий. В свою очередь перевозчики не имеют возможности создавать резервный фонд для планового обновления подвижного состава. Количество выпускаемых на линию автобусов большой вместимости и троллейбусов ежегодно сокращалось (в 1998 г. ежегодно выпускались на линию 280 автобусов и 160 троллейбусов), а в январе 2008 г. муниципальный парк пассажирского транспорта состоял лишь из 15 автобусов и 60 троллейбусов.

В 2008 г. на средства городского бюджета было приобретено 200 новых пассажирских автобусов производства КНР. В 2009 г. по грантам КНР получен еще 161 автобус, из которых 105 остались в г. Бишкеке, 35 были переданы в города Ош и Джалал-Абад, еще 6 поступили в распоряжение Министерства внутренних дел КР. Всего на балансе Бишкекского пассажирского автотранспортного предприятия состоят 460 автобусов китайского производства. Обновление подвижного состава произошло и в троллейбусном управлении, приобретен 21 троллейбус производства Республики Беларусь.

Ежедневно выходят на городские маршруты 81 троллейбус по восьми маршрутам и 261 автобус по 21 маршруту. На муниципальном транспорте обеспечен бесплатный проезд пенсионерам и льготный – учащимся.

Кроме того, ежедневно выезжают на маршрут от 2200 до 2400 микроавтобусов 44 фирм, обслуживающих 122 маршрута, включая отдаленные новостройки, жилмассивы и секторы столицы, где из-за дорожных условий эксплуатация автобусов и троллейбусов невозможна.

Также в городе функционируют более 2 тыс. частных легковых такси.

С учетом особого статуса Бишкека как столицы государства и в целях реализации стратегии (программы) развития города Бишкека проводится реформирование городской транспортной системы, при этом берутся во внимание все социальные вопросы, обновление парка подвижного состава, а также создание благоприятного инвестиционного климата в транспортной сфере. К сожалению, во-

просы инвестиций находятся все еще на стадии разработки. Маловероятно, что при существовании неэффективной тарифной политики инвесторы заинтересуются войти в рынок транспортных услуг города Бишкека.

К тому же остаются нерешенными следующие проблемы городского пассажирского транспорта:

низкий уровень регулирования и сбалансированности транспортной системы;

отсутствие правовой базы и эффективных рычагов регулирования и воздействия на транспортную систему и перевозочный процесс (легковые такси, грузовые перевозки и спецтранспорт) в части разграничения государственных и городских муниципальных полномочий;

отсутствие дорожно-транспортных приоритетных условий для общественного пассажирского транспорта;

дорожные пробки;

беспорядочные и неконтролируемые парковки легкового транспорта;

заторы у остановок общественного транспорта и как следствие – увеличение вероятности ДТП и снижение безопасности дорожного движения;

увеличение выбросов выхлопных газов и загрязнение воздуха, которые становятся серьезной проблемой для города, особенно его центральной части.

Несмотря на адаптацию автотранспорта к рыночным условиям, его общее состояние нельзя считать оптимальным, а уровень развития достаточным. Но у Бишкека есть все возможности, чтобы транспортная система города функционировала согласно международным стандартам.

Источники:

1. О внесении изменений в постановление о монетизации льгот на проезд, тарифах на перевозку пассажиров и багажа общественным транспортом, легковыми автомобилями, такси и грузов автомобильным транспортом в городе Бишкеке: постановление Бишкекского горкенера от 29 декабря 2009 г. №138 // НАКР. - 2010. – №7. – С. 49-51.

2. Программа развития города Бишкека «Обновленная столица» на 2009-2012 гг.: постановление Бишкекского горкенера от 3 ноября 2009 г., №101 // НАКР. - 2010. – №17. –

С. 39-64 (раздел городского транспорта, с. 56-57).

3. Курочкин, А.А. Роль муниципальных транспортных предприятий // Наука молодых – путь к прогрессу: материалы 48-й научно-технич. конференции молодых ученых. – Б., 2006. – С.44-46.

4. Яровая, В. Транспортный комплекс Кыргызстана // Реформа. - 2002. – №2. - С. 48-50.

5. Койчуев, Т., Койчуева, М. О законе проявления теневой экономики и ее масштабах в Кыргызстане // Реформа. - 2007. – №1. - С. 13-18.

6. Коджомуратова, Р.Н., Яровая, В.Ф. и др. Транспортная инфраструктура КР: оценка и перспективы развития // Реформа. - 2007. – №2. - С. 26-32.

7. Транспортная инфраструктура в 2008г. // Аки-press. - 2009. – №2. - С.34-35.

8. Транспорт как источник повышенной безопасности // Аки-press. - 2004. – №12. - С.26-31.

9. Kadyraliev, A. Public transport system in the capital of Kyrgyzstan: current situation and analysis of its performance. Seventeenth International Conference On Urban Transport And The Environment: Urban Transport XVII. A. Pratelli & C.A. Brebbia (eds). WITpress. UK, 2011. pp.239-250.

10. Социальные тенденции Кыргызской Республики, 2005-2009: статсб. – Б.: Нацстатком, 2010. – Вып. 6. - С. 124-126.

Август 2011 г.

ALGILANAN İŞ GÜÇLÜĞÜ İŞ DEĞİŞTİRME NİYETİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ VE OTEL İŞLETMELERİNDE BİR ARAŞTIRMA

**M. Halis, Mehmet Zorlu İÖO, Sakarya İl Milli Eğitim Müdürlüğü,
Z. Çamlıbel, Sakarya Üniversitesi, Yabancı Diller Bölümü**

1. Giriş

Turizm sektöründe gerek hizmet sunumunda gerekse diğer fonksiyonların yerine getirilmesinde büyük ölçüde insan gücünden yararlanılmaktadır. Konaklama işletmelerinin temel fonksiyonu misafir ağırlama olduğu için, yatakların düzeltilmesi, masaların servise sunulması veya odaların satışı gibi birçok tesis hizmetleri yerine getirmek üzere çok sayıda insan gücü istihdam edilmektedir. Ayrıca tesis personelinin çalışma saatlerinde genellikle müşteriler ile yüz yüzedir.

Kadınların sosyal ve aile içerisindeki konumları ve kişisel özellikleri düşünüldüğünde, bu konumun ve kişisel özelliklerinin turizm endüstrisinde çalışan işgücünün gereklilikleri ile çok yakından bağdaştığı gözlemlenebilir. Turizm, daima arzu edilen hizmetlerin sağlanmasını gerektirir ve insani duygulara seslenerek çalışan bir yapıdır. Misafirperverlik ve konuk ağırlamak toplumda daha çok kadınlara yüklenmiş bir misyondur ve kadınların insani duygulara daha iyi hitap edebilmeleri konaklama işletmelerinde

istihdam edilmeleri için bir tercih sebebi olarak ön plana çıkmaktadır.

Konaklama işletmelerinde hizmet üretiminin birçok aşamasında müşteri ile personel aynı ortamı paylaşmaktadır. Restoran, resepsiyon, kat hizmetleri bunlardan bazılarıdır. Bu tür çalışma alanlarında, müşteri tatmini açısından kadınların beşeri ilişkilerde başarılı olmaları ve görüntü açısından müşteriye daha hoş gelmeleri nedeniyle istihdamda tercih edildikleri görülmektedir.

Kadınların, konaklama işletmelerinde, ağırlıklı olarak istihdam edildikleri departmanlar arasında, ön-büro ve kat hizmetleri gelmektedir. Kat hizmetleri, kadınların çalışması için uygun görülen alanlar arasında öne çıkmakta, kadınlar, bu departmanda, erkeklerden daha yetenekli ve tecrübeli oldukları düşünülmektedir. Ön-büro ve kat hizmetlerinde ağırlıklı olarak çalışan kadınlar, yönetim ve yiyecek-içecek departmanlarında düşük oranda istihdam edilmektedirler. Son yıllarda eğitim toplumun eğitim seviyesinin artması ile üniversite mezunu kadınlar yönetim kademesinde de istihdam edilmeye başlamış olsa