

переподготовку кадров предприятий отрасли. Поэтому в работе предложены рекомендации по организации обучения персонала для работы с парком техники, работающей на газомоторном топливе.

В заключение можно отметить, что разработанные рекомендации позволяют выполнять технологическое проектирование системы технического обслуживания и ремонта транспорта для любых условий парка, работающего на газомоторном топливе, и широко внедрять в производство новую технологию.

## Библиографический список

1. Хаматнурова Е.Н. Экономическое обоснование перевода парка автомобилей на газовое топливо [Электронный ресурс] // Интернет – журнал Науковедение. 2014. № 6. URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/26EVN614.pdf>.

2. Андреева Л.А., Колчанов А.Г. Использование компримированного природного газа на примере 11-го автобусного парка города Москвы // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 4. С. 66–69.

УДК 656.113

Студ. К.Р. Миннибаева, М.С. Пятанов,  
Д.С. Сорогина, А.М. Ершов  
Рук. О.В. Алексеева  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **ИССЛЕДОВАНИЕ ПАССАЖИРООБМЕНА НА ОСТАНОВОЧНОМ ПУНКТЕ «ЛЕСОТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Рассмотрена работа остановочного пункта «Лесотехнический университет» в июне 2016 года. Студентами проводилось наблюдение с 7:00 до 21:00 часов за маршрутными транспортными средствами, прибывающими на остановочный пункт и убывающими с него.

Через остановочный пункт проходят автобусные маршруты №№ 1, 026, 31, 32, 047, 64.

Фиксировалось число пассажиров, которые входили в автобусы малой, большой и особо большой вместимости, и выходили из них [1]. Результаты приведены в таблице.

Основным фактором, обуславливающим работу пассажирского транспорта на маршруте, является пассажиропоток. Величина пассажиропотока определяет количество автобусов на маршруте, интервал движения, время простоя для посадки и высадки пассажиров на остановочном пункте, пассажирообмен остановочного пункта [2].

## Количество перевезенных пассажиров автобусами малого, большого и особо большого класса

Часы суток	Малый класс		Большой класс		Особо большой	
	Вышли, чел.	Вошли, чел.	Вышли, чел.	Вошли, чел.	Вышли, чел.	Вошли, чел.
7:00-8:00	14	44	8	10	3	9
8:00-9:00	10	31	11	23	7	5
9:00-10:00	4	31	1	7	5	19
10:00-11:00	7	30	5	19	0	9
11:00-12:00	10	49	4	14	0	3
12:00-13:00	4	28	0	7	0	0
14:00-15:00	4	39	0	18	1	13
15:00-16:00	0	75	0	20	0	2
16:00-17:00	7	22	0	3	0	0
17:00-18:00	8	44	6	20	0	0
18:00-19:00	13	42	5	10	2	4
19:00-20:00	0	21	0	0	0	10
20:00-21:00	8	18	0	0	0	6

В результате обработки статистического материала была получена зависимость пассажирообмена от времени суток, которая приведена на рисунке.

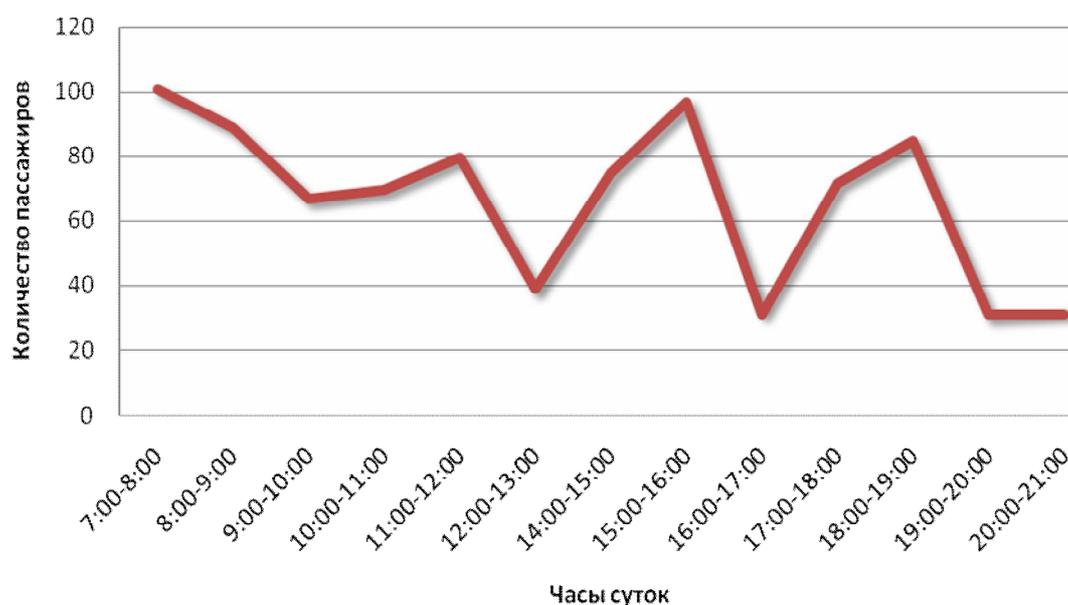


График зависимости пассажирообмена от времени суток

На диаграмме видно, что с 7:00 до 8:00 утра пассажирообмен остановочного пункта составил 101 человек. Практически такой же пассажирообмен и с 15:00 до 16:00 часов. Большой пассажирообмен обуславливается началом и окончанием учебного и трудового дня. В вечернее время с 20:00 до 21:00 часов количество пассажиров по сравнению с утренним временем значительно уменьшается.

Вывод. Величина пассажирообмена остановочного пункта показывает количество пассажиров, одновременно находящихся на остановочном пункте, и косвенно характеризует удобство посадки и высадки пассажиров. Самое неудобное время для посадки пассажиров с 7:00 до 8:00, с 15:00 до 16:00, с 18:00 до 19:00.

## Библиографический список

1. Краткий автомобильный справочник. Том 1. Автобусы / Кисуленко Б.В. и др. – М.: НПСТ «Трансконсалтинг», 2005. – 360 с.
2. Спирин И.В. Перевозки пассажиров городским транспортом: справочное пособие. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2006. – 413 с.

УДК 656.13

Студ. А.В. Московских, А.В. Федотова  
Рук. С.В. Будалин  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПРИ ВЫБОРЕ БОЛЬШИХ ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ**

Современные автобусостроители, и российские в том числе, производят подвижной состав разных типов и моделей, отличающихся между собой как по конструкции, так и по техническим, эксплуатационным и экономическим показателям. Расчеты и опыт эксплуатации показывают, что для перевозки пассажиров можно использовать подвижной состав разной вместимости и моделей, которые в одинаковых условиях работы имеют несколько отличающуюся эффективность перевозок и, соответственно, разные эксплуатационные затраты.

Нами выбраны широко используемые на российском рынке большие автобусы: НефАЗ-5299-40, НефАЗ-5299, ЛиАЗ-525660, ЛиАЗ-5293 и МАЗ-203. В табл. 1 представлены наиболее важные технико-эксплуатационные показатели данных автобусов [1].