

Шатірішвілі Давид Арчілович, аспірант кафедри регіонального управління, місцевого самоврядування та управління містом Національної академії державного управління при Президентіві України

ДОСЛІДЖЕННЯ ЯКОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІСЬКИМ НАЗЕМНИМ ГРОМАДСЬКИМ ЕЛЕКТРИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ У СТОЛИЧНОМУ МІСТІ

У сучасному великому місті зосереджені людські, фінансові, інформаційні та інші ресурси. Враховуючи неприродний рівень концентрації негативних впливів на навколишнє середовище та здоров'я людини, для його розвитку необхідно обирати і впроваджувати найбільш екологічні й інноваційні рішення. Міський наземний громадський електричний транспорт є складовою частиною транспортної системи та призначений для перевезення громадян трамваями та тролейбусами на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів [6].

Джерелом інформації, що характеризує параметри транспортного попиту й умови його задоволення є різні методи обстежень населення. Обробка матеріалів дозволяє отримати комплекс таких показників, як розмір і спрямування пасажиропотоків, величина витрат часу на транспортні переміщення в цілому і за складовими (пішохідний підхід і відхід до зупинки, очікування транспорту), кількість перевезень тощо. Такий аналіз дозволяє об'єктивно оцінити характер функціонування існуючої системи транспортного обслуговування і виявити її недоліки [5, с. 37].

Поширеними є маркетингові дослідження, які надають відповідь на головні запитання: які наявні попит і пропозиція на ринку? Вони спрямовані на виявлення потреб споживачів та одержання компанією прибутку, досягнення інших стратегічних цілей на основі дослідження й прогнозування ринку та поведінки його суб'єктів. Отже, таке дослідження визначає інформацію, необхідну для вирішення цих питань і розробляє методи збору даних, реалізує процес їх збору, аналізує та передає результати для подальшого використання [1, с. 9].

Обстеження транспортного обслуговування населення надають інформацію про рівень задоволення попиту населення на маршрутній системі, що функціонує. Для цього використовуються різні методи. Зокрема, звітно-статистичний (квитковий) метод дозволяє отримати інформацію про зміну обсягів добових перевезень пасажирів за маршрутами; візуальний – про приблизне наповнення транспортних засобів на перегонах. За допомогою табличного методу ведеться облік пасажирів, які входять і виходять на зупинках, отримується інформація

про характеристику пасажиропотоків, однак, відсутні відомості про кореспонденції пасажирів між зупинками. Талонний метод застосовується для ведення обліку зупинок посадки і висадки кожного пасажирів, таким чином визначається кількість пасажирів, що проїхали між зупинками, здійснюється розподіл пасажирів за довжиною поїздки на маршрутах. З метою вирішення питань щодо реконструкції існуючих або проектування нових транспортних мереж використовується анкетний метод, який виявляє мету і характер пересування пасажирів [5, с. 39].

Дослідження якості послуг міського наземного громадського електричного транспорту дозволяють оцінити переваги та недоліки різних видів транспорту, визначити коло проблем, що стосуються пасажирських перевезень, вивчити спонукальні мотиви та побажання клієнтів щодо асортименту й якості (комфортності, доступності тощо) отриманих послуг. Метою є створення відчуття задоволення у пасажирів від процесу та результату обслуговування.

З'ясовано, що для українських міст притаманна ситуація, коли 35 % пасажирського транспорту припадає на тролейбуси, 12 % - на автобуси, 34 % - мікроавтобуси (маршрутні таксі), 19 % - на трамвай, метро та річковий транспорт. У м. Києві пасажирські перевезення наземним громадським електричним транспортом здійснює КП «Київпастранс» за 45 тролейбусними та 21 трамвайним маршрутами (щодня на маршрути виходить 513 тролейбусів і 221 трамвай, фунікулер). За даними Головного управління статистики в м. Києві у 2017 р. послугами трамваю скористалося 118 655,7, а тролейбусу – 167 978,5 пасажирів. Протягом січня-серпня 2018 р. міським електричним транспортом було перевезено 500,0 млн. пасажирів, що становило 97,3 % від рівня аналізованого періоду 2017 р. [4, 7].

Встановлено, що для досягнення ринкового успіху транспортне підприємство має враховувати запити споживачів. З цією метою мають постійно проводитися дослідження з вивчення поведінки клієнтів, в першу чергу, оцінка попиту на послуги різних категорій пасажирів. Проведення опитувань або анкетування дозволить подолати поточні проблеми [2, с. 346]. До вад міського наземного громадського електротранспорту в м. Києві пасажири відносять невпорядкованість і неузгодженість наявної транспортної системи; високий рівень зношеності основних фондів, невідповідність трамвайних вагонів і тролейбусів сучасним технічним і технологічним вимогам, що позначається на рівні комфортності, якості та безпеки наданих населенню послуг. Через скорочення часу на проїзд значна частина пасажирів віддає перевагу індивідуальним транспортним засобам або маршрутним таксі. Наземним електротранспортом переважно користуються пільгові категорії населення.

Зазначимо, що для покращення привабливості міського наземного громадського електротранспорту необхідно: оновити наявний тролейбусний і трамвайний парк та оптимізувати схему руху, що задовольнить потреби споживачів у комфорті (охайний вигляд, зручні комфортні сидіння, місця для багажу, системи кондиціонування, сповіщення тощо), доступності (розгалужена мережа, точність прибуття у часі), швидкості й інтенсивності; створити єдиний координаційний центр руху та впорядкувати розклад курсування транспортних засобів, особливо у години-пік і нічні години. Крім того, основні транспортні магістралі повинні обслуговуватися комунальним громадським транспортом, а приватні перевізники мають бути додатковими або здійснювати перевезення до них.

Важливим аспектом удосконалення пасажирських перевезень є широке впровадження засобів логістичного управління, що змінює традиційний характер економічних та організаційних відносин між різними видами транспорту. Критерії якості включають: час очікування транспортного засобу; кількість пересадок у процесі руху від первинного до кінцевого пункту; комфортабельність, час і вартість поїздки. До критеріїв ефективності відносять: фондівдачу основних фондів транспортних підприємств; собівартість, рентабельність, доходи від перевезень; продуктивність праці. Під час вибору перспективних заходів з покращення міської транспортної мережі доцільно використовувати інформацію, отриману в результаті обробки пасажиропотоків на маршрутах: машинограми розподілу пасажиропотоків за годинами доби, пікові ранкові та вечірні періоди; обороту зупинок наземного громадського електротранспорту, завантаження перегонів на маршрутах протягом доби; розрахункова кількість транспортних засобів; кількість виконаних фактичних і розрахункових рейсів за окремими видами транспорту; коефіцієнти наповненості транспортних засобів за періодами доби; максимальна завантаженість перегонів на кожному маршруті за годинами доби [3, с. 59, 62].

Комплексне вирішення заходів удосконалення пасажирських перевезень дозволить забезпечити високу якість та ефективність транспортного обслуговування населення. Одним із пріоритетних напрямів Програми економічного і соціального розвитку м. Києва на 2018-2020 роки визначено розвиток громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції, зокрема, розвиток систем швидкісного рейкового та тролейбусного сполучення; впровадження рухомого складу підвищеної місткості з низькою підлогою; впровадження нічних маршрутів і маршрутів вихідного дня на основі аналізу відповідного попиту тощо.

Участь КП «Київпаstrанс» у проєкті «Міський громадський транспорт України» надає можливість залучити 50 млн. євро позики Європейського інвестиційного банку на оновлення та придбання: 17 сучасних модульних трамвайних вагонів довжиною 30-34 метри, пристосованих для обслуговування пасажирів із інвалідністю; 112 автобусів великої та особливо великої місткості з низьким рівнем підлоги; обладнання для реконструкції фунікулера з заміною тягового обладнання, кабін, систем управління тягою та систем безпеки і зв'язку. Відсоткова ставка не перевищує 2,5% річних у євро, термін залучення коштів – від 5 до 22 років з дати останньої вибірки кожного траншу. За останніх 4 роки парк громадського електротранспорту оновлено на 103 тролейбуси та 45 трамваїв [4].

Крім того, у планах міського голови, керівництва Департаменту інформаційно-комунікаційних технологій Київської міської державної адміністрації та КП «Київпаstrанс» є впровадження «розумного» тролейбуса, обладнаного камерами відеоспостереження та системою контролю за проїздом, які забезпечать підрахунок пасажирів і контроль поточної ситуації на дорозі; системою, що контролює температуру в салоні, для підвищення комфорту під час поїздки; системою передачі інформації в онлайн-режимі до міського Дата-центру тощо. Згодом схожими системами має бути обладнаний весь громадський транспорт у місті. Зазначене допоможе зробити пересування пасажирів максимально комфортним і безпечним.

Отже, дослідження якості пасажирських перевезень міським наземним електричним транспортом спрямовані на вирішення науково-прикладних задач технічного, технологічного, економічного, інформаційного і соціального спрямування, що, в свою чергу, дозволить забезпечити ефективність і якість кінцевих результатів діяльності надавача послуг мешканцям.

Список використаних джерел

1. Маркетингові дослідження : підруч. [Електронний ресурс] / Т. Б. Решетілова, С. М. Довгань – Дніпропетровськ : НГУ, 2015. – 357 с. – Режим доступу : <http://ntu.org.ua> – Назва з екрана.
2. Мирошниченко Ю. Маркетинговий підхід до визначення потреб користувачів транспортних послуг / Ю. Мирошниченко, В. Яковенко // Економічний аналіз. – 2012. – Вип. 11. – Ч. 2. – С. 345-348.
3. Мороз М. М. Шляхи вдосконалення пасажирських перевезень транспортом загального користування / М. М. Мороз // Техніка в сільськогосподарському виробництві, галузеве машинобудування, автоматизація. – 2015. Вип. 28. - С. 57-63.

4. Оперативні дані КП «Київпастрас» і Головного управління статистики в м. Києві

5. Пасажирські перевезення : підруч. / за ред. проф. О. С. Ігнатенко, доц. В. С. Маруніча. – К. : НТУ, 2017. – 283 с.

6. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29.06.2004 р. № 1914-IV // Офіційний сайт Верховної Ради України -

7. Телетов О. С. Маркетингові дослідження міських пасажирських перевезень / О. С. Телетов, Ю. В. Титаренко, О. Ю. Шевченко [Електронний ресурс] // Економічні проблеми сталого розвитку : матер. міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої пам'яті проф. О. Ф. Балацького (Суми, 24-26.04.2013) / за заг. ред. О. В. Прокопенко. – Суми : СумДУ, 2013. – Т. 2. – С. 235-237. – Режим доступу : <https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/31288/1/teletov.pdf>

Шишкалова Наталя Юхимівна,
старший викладач кафедри інженерної геодезії
Одеська державна академія будівництва та архітектури

ПРО РЕГУЛЮВАННЯ МІСТОБУДІВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

В Україні ростуть новобудови, інвесторами будівництва яких є громадяни України. Українець, купуючи квартиру в новобудові оплачує не тільки будівництво квадратних метрів, але і дренаж, кілометри мереж водопроводу, каналізації, електропостачання, телекомунікацій, трансформаторні підстанції, насосні станції, зовнішнє освітлення дворів та доріг, дороги, озеленення, паркування, що додатково складає приблизно 40% вартості житла. Забудовник в результаті збільшує собівартість квадратних метрів, а ми маємо високі ціни житла на будівельному ринку.

Відповідно до пункту 2 статті 40 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» замовник, який має намір щодо забудови земельної ділянки у відповідному населеному пункті, зобов'язаний взяти участь у створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури населеного пункту. [1, ст. 40]

Згідно ч.2 п.4 ст.7 ЗУ "Про передачу об'єктів права державної та комунальної власності", "з державної у комунальну власність передаються безоплатно зовнішні мережі електро-, тепло-, газо-, водопостачання та водовідведення".

Також існує невирішена проблема взаємовідносин із комунальними підприємствами, які займаються енергопостачанням, підведенням мереж, тощо. Це монополісти, які не підпорядковані повністю державі. Із-за