

УДК 656.072

РОЗРОБКА КОМПЛЕКСНИХ ЗАХОДІВ З ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ У ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕНІ

*Великодний Д.О., доцент,
Криворізький державний педагогічний університет,
Дьяченко В.О., викладач,
Сіроштан М.В., викладач,*

ВСП Автотранспортний фаховий коледж Криворізького національного університету

Обслуговування населення приміськими автобусними перевезеннями характеризується наявністю ряду проблемних питань. Одним із них є визначення ефективності функціонування системи приміських автобусних перевезень та шляхи її розвитку. Складність цього процесу значно обумовлена диспропорцією у формуванні економічних передумов ефективного функціонування приміських автобусних маршрутів.

Потреба у підвищенні якості транспортного обслуговування пасажирів сполучення обумовлена високим соціально-економічним значенням [1] приміських пасажирських перевезень в житті суспільства та визначає їх особливе місце в розвитку цього регіону. Зростання мобільності приміського населення поруч з поступовим розширенням приміських зон та збільшенням кількості переміщень міського населення призводять до зростання середньої дальності та середнього часу поїздок пасажирів на приміських автобусних маршрутах, що створює передумови до зниження якості транспортного обслуговування та потребує модернізації системи приміських перевезень, яка без особливих змін функціонує довгі роки.

Серед основних практичних напрямків підвищення якості транспортного обслуговування пасажирів у приміському сполученні найбільшого поширення набули підходи спрямовані на удосконалення роботи окремих маршрутів. До таких методів відноситься вибір моделі автобуса, оптимізація розкладу руху, графоаналітичний розрахунок режимів руху. Методи удосконалення організації перевезень пасажирів на окремих маршрутах можуть дати серйозні позитивні результати, проте найбільше чинними є методи міжмаршрутного розподілу провізних можливостей [2,3,4]. Рішення задачі корегування транспортної пропозиції на маршрутах дає можливість розглядати задачу підвищення ефективності транспортного обслуговування з позицій системного підходу, що забезпечує одержання синергетичного ефекту [5,6]. Організація та плани перевезень повинні забезпечувати задоволення потреб населення в перевезеннях при високому рівні їх якості та можливо менших витратах. Загальносистемна ефективність перевезень пасажирів у приміському сполученні залежить від багатьох чинників, що ускладнюють визначення критерію оптимальності в загальному вигляді. Рішення задач організації процесів раціональної взаємодії суб'єктів транспортного обслуговування, елементів транспортної інфраструктури та споживачів послуг, їх погодження з окремими технологічними операціями, що реалізуються в межах ліній маршрутів викликає необхідність розгляду цілісних інтегрованих показників оцінки ефективності. При цьому забезпечується більш висока загальна ефективність у порівнянні з сумарною ефективністю частин, взятих окремо. Ефект взаємодії, що не відповідає локальному ефекту, в теорії систем розглядається як прояв в складних системах властивості цілісності (емерджентності), що притаманне системі в цілому, а не її складовими елементами. Різноманіття умов та вимог до організації транспортного процесу призводить до появи системи показників приватної ефективності окремих процесів, а також роботи автотранспортного підприємства, що включає різні не інтегровані вимірювачі. Серед комплексу критеріїв оптимальності, які використовуються при вирішенні різних завдань організації перевезень, найбільший інтерес представляють:

- своєчасність реалізації переміщення пасажирів;

- тривалість поїздки пасажира;
- час очікування пасажирами в процесі їх переміщення;
- продуктивність транспортних засобів;
- пропускна спроможність об'єктів інфраструктури;
- питома трудомісткість транспортних операцій;
- енергоємність комплексу транспортних операцій;
- прибуток автотранспортного підприємства.

Поєднання вартісних та деяких натуральних показників оцінювання транспортного процесу можуть характеризувати зміни, що відбуваються як в окремо взятих підсистемах обслуговування, так і сумарно у вигляді інтегрального ефекту. Для досягнення бажаних результатів функціонування якої необхідно запровадити допустимі спеціально організовані дії. Це сукупність стратегічних та оперативних технологічних рішень, яка потребує попереднього аналізу ефективності цих організованих впливів відносно зміни встановленого критерію ефективності з позиції досягнення поставленої мети управління. В якості основних властивостей процесу за допомогою якого реалізуються керовані дії виступає розподіл парку автобусів між маршрутами. Стан зміни рівня обслуговування населення в залежності від розподілу рухомого складу між маршрутами визначається інтервалом руху, часом очікування та співвідношенням між пропозицією та попитом, що представляє собою встановлений критерій ефективності. Представлена послідовність формування управлінських дій має внутрішній циклічний процес, який спрямований на пошук раціонального міжмаршрутного розподілу автобусів. Цей цикл є основою для прийняття управлінського рішення. Оцінка досягнення необхідного результату проводиться виходячи з встановлення такої розподільчої комбінації при впровадженні якої буде досягнута максимальна відповідність транспортної пропозиції потребам споживачів.

Таким чином, якість транспортного обслуговування пасажирів забезпечується реалізацією загальних принципів відповідності транспортної пропозиції соціально-маркетинговим потребам населення. Отже, послідовність формування управлінських дій має внутрішній циклічний процес, який спрямований на пошук раціонального міжмаршрутного розподілу автобусів.

Література:

1. Vdovychenko V., Samchuk G., Velikodnyi D. Formation of system efficiency of urban public passenger transport under conditions of open competition. *Innovative Economy: Processes, Strategies, Technologies: International scientific conference*, Part I. Kielce, Poland: Baltija Publishing, 27 January 2017. P. 150-152.
2. Вдовиченко В.О. Формування сервісно-ресурсних умов сталості міського громадського пасажирського транспорту. *Технологічний аудит та резерви виробництва*. 2016. №6/2(32). С. 47-52.
3. Вдовиченко В.О. Оцінка ресурсних можливостей міського пасажирського транспорту. *Транспортні системи та технології перевезень*. 2014. №8. С. 35-39.
4. Vdovychenko V. Analysis of the formation of fluctuations of service time of vehicles in transport-transfer stations of urban passenger transport. *Технологічний аудит та резерви виробництва*. 2017. №4/2(36). С. 37-43.
5. Vdovychenko V., Driuk O., Samchuk G. Method of traffic optimization of urban passenger transport a transfer nodes. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2017. №3/3(87). P. 47-53.
6. Vdovychenko, V. Influence of reserve of carrying capacity of stopping points on the time idle parameters of passenger transport vehicles. *Technology Audit and Production Reserves*, 2017,1 (2 (39)), 69–75.