

СЕКЦІЯ «ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»

УДК 656.132

Райда І.М.

старш. викл. ЗНТУ

ДО ПИТАННЯ ОЦІНКИ ЯКОСТІ АВТОБУСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Переоцінити важливість якісних автобусних перевезень в містах України досить важко. Саме автомобільний пасажирський транспорт несе основне навантаження щодо обслуговування пасажиропотоків, особливо там, де відсутній метрополітен.

Сучасний теоретичний підхід до оцінювання якості автобусних перевезень базується на фактичному аналізі комфорту пасажирів. Такі критерії, наприклад, як середній час очікування транспортного засобу на зупинках стають основою для ствердження про якісні чи не якісні перевезення. Безумовно, такий підхід є правильним, бо основна функція пасажирських перевезень й полягає в забезпеченні попиту населення в перевезеннях з підтримкою високого рівня комфорту для пасажирів при цьому. Однак в самому процесі перевезень задіяні не тільки пасажирів, а й перевізники різних форм власності. Їх діяльність виконується в певних юридичних, економічних, організаційних, соціальних та, навіть, політичних рамках, які іноді значною мірою ускладнюють організацію перевізного процесу, роблячи виробничу діяльність не прибутковою. Це не дозволяє приваблювати значні інвестиції в галузь, що скорочує темпи її розвитку, технічної модернізації, викликає обмеження використання сучасних технологій.

Доцільно було б спробувати більшою мірою врахувати інтереси перевізників, зберігаючи при цьому достатній рівень якості перевезень для пасажирів.

Серед багатьох критеріїв оцінки якості та доцільності роботи для перевізника одним з головних є рентабельність перевізного процесу. І, якщо транспортному підприємству в сучасних умовах вдається бути прибутковим, то вже можна стверджувати про певний непоганий рівень організації перевезень пасажирів.

Прибуток залежить від кількості перевезених пасажирів, які оплатили свій проїзд, а витрати значною часткою залежать від фактичного пробігу автобусного руху складу. Отже, щоб отримати більш якісні показники перевізнику потрібно домагатися зменшення пробігу автобусів при збереженні, по можливості, обсягу пасажиропотоку, який обслуговується.

Одним з шляхів вирішення цього питання може стати скорочення довжини декотрих рейсів, якщо під час їх виконання на кінцевих зупинках маршруту спостерігається значне зниження пасажирообігу. Тобто, якщо

пасажири на зупинках відсутні або ж їх кількість є невеликою, на цьому рейсі можливо скоротити маршрут, не обслуговуючі такі зупинки.

Для реалізації такого підходу потрібно визначити економічно «доцільну» кількість пасажирів на зупинках, достатню для отримання прибутковості перевезень та обґрунтувати її теоретично з врахуванням особливостей маршруту, рухомого складу, фактичного розкладу руху, тощо. Практичну ж реалізацію можливо проводити за допомогою сучасних інформаційних технологій. І тут можливо декілька варіантів від використання звичайних відеокамер на зупинках та диспетчерської служби, яка б спостерігала та скеровувала дії водіїв автобусів на маршруті в залежності від ситуації, яка спостерігається, до розробки мобільних додатків, якими б користувалися пасажири, передаючи через них інформацію про свою «потребу» в перевезеннях для корегування руху автобусів по зупинках.

Такий підхід є доволі суперечливим і потрібно провести багато роботи, щоб довести можливість його реалізації. Однак в разі підтвердження такої можливості інтереси перевізника будуть враховані, що призведе до пожвавлення інвестиційного клімату в галузі автобусних перевезень, що, наприкінці, призведе й до поліпшення якості перевезень взагалі.