УДК 342.9

ФОРМУВАННЯ УЧАСТІ ГРОМАДЯН У ТРАНСПОРТНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ГРОМАДСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

Бондарєв Сергій Іванович, к.т.н., доцент,
Національний університет біоресурсів і природокористування України,
e-mail: bondarev@nubip.edu.ua

Загальновідомо, що автомобільний транспорт є основним видом транспорту за обсягом перевезень та його впливом майже на всі аспекти нашого життя. Надійні, якісні послуги, що надаються пасажирським транспортом, також мають велике соціальне значення. Він забезпечує зручний доступ до місць роботи, послуг, медичних, освітніх та культурних закладів [1].

Найгострішими проблемами, які давно потребують вирішення, є гігієнічний та технічний стан маршруток, зокрема, бруд та відсутність прибирання в салонах, а також поломки транспортних засобів, які іноді призводять до травмування пасажирів. Громадськість також неодноразово повідомляла про неналежну поведінку водіїв, включаючи грубе спілкування та відмову перевозити пільгові категорії населення.

Пасажири також обурюються дорожнечею транспортних послуг, яка є абсолютно необґрунтованою. Прикладів звернень на ці теми достатньо як у зверненнях громадян до органів самоврядування, соцмережах та тематичних сайтах інтернет-мережі.

Однак, зазначимо про наступне. За результатами розгляду звернень та скарг громадян, органами муніципальної влади направляються звернення до управління Укртрансбезпеки. Звісно, що значна низка звернень обробляється, але, нажаль, закінчується робота Укртрансбезпеки сухими «відписками» на кшталт проведених перевірок, виявлення проблем та прийнято рішення, яке або не реалізується, або губиться в рутині звернень. І в результаті позитивного рішення не отримується ані громадянами, ані представниками органів самоврядування.

Звісно, що громадяни мають обмежений вплив на кардинальні зміни щодо якісного забезпечення громадським транспортом загального користування. Постає питання: чи це є глухий кут у вирішенні зазначеної проблеми?

Відомо, що відповідно до вимог Порядку здійснення державного контролю за безпекою дорожнього руху, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 року № 1567 (зі змінами), випадки порушень на громадському пасажирському транспорті будуть розглянуті та перевізники будуть притягнуті до відповідальності згідно з вимогами чинного законодавства. Однак, що мають громадяни у підсумку. Сухі бюрократичні «відписки» [2].

Знову постає питання: чи маємо ми, як пасажири громадського транспорту, право і можливості змінити (вплинути) на забезпечення транспортом загального користування? Так, право ми маємо, але можливості є обмеженими. І свою правоту, чомусь, треба доводити довго, важко і не без матеріальних втрат, тобто дуже часто і в судовому порядку.

На нашу думку, є ряд причин, але ми звернемо увагу на дилему – «ціна - якість». Загальновідомо, що пасажири дуже часто жаліються на високу вартість проїзного тарифу на громадському транспорті та низьку якість як рухомого складу, так і обслуговування [3]. Однак, не часто можна знайти чисельні скарги автоперевізників про низьку рентабельність перевезень, неможливість повноцінного підтримання рухомого складу в належному стані, не говорячи про його оновлення.

Але існує також проблематика, яка стосується невисокої конкуренції на ринку автоперевезень пасажирів. Це і призводить до того, що автоперевізники не мають стимулу покращувати якість своїх послуг та транспортних засобів. Окрім цього варто відмітити, що автопарки автоперевізників не завжди отримують достатній рівень фінансування від місцевих органів влади, що може зменшувати їх здатність забезпечувати якісний сервіс та обслуговування [4].

Зазначимо, що є і проблема, як наслідок перерахованих причин незадовільного рухомого складу автобусів, це низький рівень безпеки. Багато автобусів в Україні не мають необхідного обладнання для забезпечення безпеки пасажирів, що створює серйозні ризики для пасажирів під час аварій. У тому

числі, існує недостатній рівень сервісу обслуговування автобусного парку. Більшість автоперевізників мають свої ремонтні цехи, які не лише не сертифіковані, але є підпільними, а обслуговуючий персонал є «гаражним» тобто не завжди висококваліфікованим [5; 6]. Навіть попри той факт, що автобуси регулярно проходять технічний огляд, пасажирський автопарк є неповноцінним.

Таким чином, спостерігаємо системні проблеми з якістю пасажирського рухомого складу, які викликані в першу чергу незадовільними законодавчими актами та їх реалізацією, а також невідповідністю тарифів, які мали би відповідати якості надання послуги та практичною відсутністю конкуренції.

Література

1. Про сприяння розвитку громадянського суспільства в Україні; Указ Президента України № 68/2016 від 26 лютого 2106 року. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/68/2016.

2. Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний феномен: монографія. К., 2004. С. 49.

3. Олексенко Т.М. Правове регулювання адміністративних відносин між державою та громадянами в Україні: дис. … канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Запоріжжя, 2015. 208 с.

4. Новиков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: Автореф. дис.... канд..юрид. наук. К., 1997. 16 с.

5. Развадовський В.Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України: монографія. Харків: Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ., 2004 282 с.

6. Доненко В.В. «Громадський порядок», «громадська безпека», «безпека дорожнього руху»: до питання співвідношення категорій. // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична. Львів, 2007. Вип. 1. С. 116–125.

Міністерство освіти і науки України

Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і природокористування України
Механіко-технологічний факультет
Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Академія прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополе

Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів

ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
VI Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»

AutoTransport and Infrastructure

19-21 квітня 2023 року
м. Київ

ББК 40.7
УДК 631.17+62-52-631.3

Рекомендовано до друку рішенням наукової ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 18 квітня 2023 р., протокол № 8 .

Збірник тез доповідей VI Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (19–21 квітня 2023 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2023. 250 с.

ISBN 978-617-8102-96-8

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, аспірантів і докторантів, студентів, фахівців транспортної галузі, учасників VI Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура», в яких розглядаються нинішній стан та шляхи розвитку автотраспортної галузі.

ISBN 978-617-8102-96-8

© НУБіП України, 2023.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Отченашко В. В., начальник науково-дослідної частини – голова організаційного комітету;

Братішко В. В., декан механіко-технологічного факультету – заступник голови організаційного комітету;

Тадеуш Покуса, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополе, Польща – заступник голови організаційного комітету;

Киричок П.О., президент Академії інженерних наук України – заступник голови організаційного комітету;

Загурський О.М., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК – секретар організаційного комітету.

Войтюк В. Д., професор кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка;

Дьомін О.А., доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК;

Калінін Є. І., завідувач кафедри тракторів, автомобілів та біоенергоресурсів;

Новицький А. В., завідувач кафедри надійності техніки;

Мацюк В. І., заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету, професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК;

Михайлович Я. М., професор кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка;

Роговський І. Л., завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка.

Савченко Л.А., завідувачка кафедри транспортних технологій та засобів у АПК.