

УДК 334.78

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ НА ПАСАЖИРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ ТА ВЗАЄМВІДНОСИН З ДЕРЖАВОЮ

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

Якість обслуговування пасажирів є важливим аспектом в управлінні транспортної системи міста. Це пов'язано з тим, що якість обслуговування пасажирів впливає на комфорт та безпеку подорожі, задоволеність пасажирів та використання громадського транспорту. Одним із основних аспектів якості обслуговування пасажирів є доступність транспортних засобів. У містах повинна бути достатня кількість транспорту для забезпечення ефективного перевезення всіх пасажирів, особливо в години пік [1, 2]. Також важливо, щоб транспортні засоби були розташовані на зручних маршрутах та мали чіткий графік руху. Другим аспектом якості обслуговування пасажирів є комфортність транспортних засобів, особливо варто відмітити категорію осіб з обмеженими можливостями, що передбачає наявність спеціальної інфраструктури та облаштованих автобусами для інвалідів [2]. Третім аспектом якості обслуговування пасажирів є безпека перевезень. Транспортні засоби повинні мати достатню кількість виходів для евакуації в разі надзвичайних ситуацій тощо [2]. Крім того, повинна бути наявна належна організація руху, щоб уникнути заторів та аварій на дорозі. Четвертим аспектом є якість обслуговування персоналом транспортних засобів. П'ятим аспектом є наявність інформації про маршрути та графіки руху та ін [3].

Покращення якості пасажирських перевезень великих містах, на наш погляд, може бути досягнуто шляхом реалізації наступних заходів:

Розширення мережі громадського транспорту, що дозволить зменшити навантаження на існуючі маршрути та забезпечити зручний транспорт для мешканців міста. Велика кількість доріг та мостів в Києві є застарілою та потребує ремонту. Реконструкція доріг та, особливо, мостів дозволить знизити час в дорозі та покращити безпеку для пасажирів транспорту. Встановлення системи відеоспостереження в громадському транспорті [4]. Відеоспостереження дозволить виявляти пасажиропотік, наповнення рухомого складу. Загостримо увагу на такій важливій темі – перевезення пасажирів з обмеженими можливостями, тобто неходячих громадян, які пересіваються на візках.

Отже, такі пасажирів з обмеженими можливостями потребують спеціальної інфраструктури (облаштовані зупинки) та рухомий склад, обладнаний для посадки-висадки цієї категорії громадян. В умовах, що склались на даний час, на жаль, інвалідів поступово зростає. Мабуть майже кожний громадянин України має родичів, сусідів, знайомих або колишніх колег по роботі, які стали неходячими, внаслідок російсько-української війни. Ці громадяни, як і всі повноцінні жителі населених пунктів, також потребують послуги переміщень у громадському транспорті, що є невід'ємною потребою будь-якої людини. Тому дана тема є досить актуальною.

Зазначимо, що питання облаштування інфраструктури і рухомого складу для громадян з обмеженими можливостями, гальмується українською бюрократією. І цей прикрий факт, у більшості випадків, є непереборним, навіть, при великому прагненні органів місцевої влади щодо вирішення такої проблеми. Бюрократична «машина» та недосконале законодавство гальмує вирішення цих проблем, особливо у великих містах мільйонниках, де спостерігається безглузда «гонка» за наживою [5]. Тобто гуманістична складова лишається «за бортом» здорового глузду.

Для вирішення цієї дилеми, на наш погляд, існують ряд заходів. Наразі наголосимо на проблемах, які ми маємо на даний час. По-перше, громадська активність у переважній більшості є низька! Значна кількість громадян воліють закривати очі на вищевказані проблеми або обходити їх стороною. Однак та частина активістів, що має бажання і снагу, не мають суттєвого впливу на муніципальні органи державної влади, особливо у південних та східних регіонах нашої країни. По-друге, корупція в органах державної влади». Вважаємо подальший коментар недоцільним. По-третє, проблема у дозвільній системі щодо реорганізації чи оптимізації маршрутів чи маршрутної мережі. Маємо низку проблем, що, в першу чергу, має свою корупційну і особистісну складову («апатію»), як з боку держслужбовців та депутатів органів місцевого самоврядування. Шляхи вирішення даної проблемної теми бачимо в наступному.

По-перше, на рівні впливу громадян на органи самоврядування (особливо у великих містах). Стосовно вибраних представників органів місцевого самоврядування (депутатів та члени виконавчих комітетів рад)» - має бути простий і зрозумілий механізм їх відкликання з займаного представницького місця, що призведе до більшої контрольованості і впливу на них. Додатково обрані «ставленики народу» повинні мати належну заробітну плату, а не бути просто на громадських засадах, тобто має бути суттєва мотивація, інакше

корупцію не подолати. По-друге, відомо, що будь-яку проблему в маленькому колективі вирішити можна набагато швидше і простіше. Отже, наголошуємо на тому, що ради місцевого самоврядування повинні мати обмежений територіальний або ж кількісний по обсягу населення ліміт. В таких об'єднаннях система управління має бути змішана – вертикально-горизонтальна. А також такі утворення повинні мати власний і достатній фінансовий потенціал, як наприклад, територіальні громади. У великих містах і агломераціях така проблема на даний час є непереборна.

І останнє, на чому наголосимо це те, що мають бути створені громадські організації на офіційних засадах (на кшталт об'єднанням, асоціаціям тощо) зі значними важелями впливу на органи самоврядування і не з дорадчим голосом в органах влади.

Таким чином, наша думка щодо упровадження на громадських маршрутах загального користування та будь-яких ініціатив громадян має відбуватись з суттєвим впливом громадян, які і представляють волю народу.

Література

1. Іванілов О.С., Дмитрієв І.А., Шевченко І.Ю. Економіка підприємств автомобільного транспорту: підручник для студентів вищих навчальних закладів. Х.: ФОП Бровін О.В., 2017. 632 с.

2. Шевченко І.Ю. Місце автомобільного транспорту в транспортному комплексі України. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: збірник матеріалів ІХ Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 85-річчю ХНАДУ, 27 листопада 2015 р. Х.: ФОП Крамаренко Ю.М., 2015. С. 105–106.

3. Дмитрієв І.А., Шевченко І.Ю. Методичні аспекти формування виробничих об'єднань підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. Х.: ХНАДУ. 2015. № 1(8). Т. 1. С. 94–100.

4. Шевченко І.Ю., Дмитрієв І.А., Дмитрієва О.І. Дослідження впливу конструкційних характеристик на продуктивність міських автобусів великого класу. Автомобільний транспорт. 2022. № 50. С. 51–58.

5. Дмитрієва О.І. Методичний підхід до оцінки ефективності функціонування підприємств транспортної інфраструктури. Економіка транспортного комплексу. 2020. Вип. 35. С. 122–142.

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 Ополі

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 автотранспортної 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.