

УДК 656.1

ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Кутузов Данило Іларіонович, здобувач магістратури

e-mail: bukva497@gmail.com

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Низька ефективність пасажирських перевезень міським транспортом в Україні обумовлена дефіцитом фінансування, необхідного для їх належного функціонування, що зумовлено загальними економічними труднощами. Додатково ситуація ускладнюється високою часткою автотранспортних засобів, які експлуатуються понад нормативний термін служби, при майже повній відсутності ресурсів на їх оновлення. У таких умовах активізувалася діяльність приватних перевізників, які виходять на ринок із автотранспортними засобами різних марок, переважно малої пасажиромісткості. Це, у свою чергу, призвело до майже повного зникнення швидкісних видів автобусного сполучення.

Найбільш розповсюдженою формою пасажирських перевезень стали маршрутні таксомотори, що функціонують здебільшого паралельно з наявними маршрутами міського пасажирського транспорту. До методів організації руху на маршрутах належать комбіновані режими перевезень, а також різні схеми відправлення транспортних засобів, що сприяють підвищенню провізної спроможності маршрутів, покращенню якості транспортного обслуговування, урахуванню платоспроможності населення та зниженню витрат підприємств-перевізників.

Незважаючи на впровадження більшості відомих методів організації автобусного руху, досі залишаються невизначеними оптимальні умови їх застосування, практично відсутні методичні рекомендації щодо їх реалізації, а окремі з них досі не отримали належного наукового обґрунтування. Поняття ефективності функціонування системи міського пасажирського транспорту є багатограним і охоплює різні аспекти. З огляду на специфіку міських перевезень, доцільним є виокремлення економічної, екологічної та соціальної складових ефективності [1-2].

Для комплексного аналізу проблеми необхідним є ґрунтовне дослідження змісту категорії «ефективність». У наукових джерелах поняття «ефект» і «ефективність» трактується як окремі категорії, що мають відмінне змістове наповнення.

Огляд наукової літератури засвідчує відсутність єдиного підходу до тлумачення поняття «ефективність», а також брак чіткої класифікації критеріїв її оцінювання. У працях багатьох вітчизняних і зарубіжних учених ефективність розглядається як відношення досягнутого результату (ефекту) до обсягу використаних обмежених ресурсів, а також як ступінь реалізації поставлених цілей.

Автомобільний транспорт посідає провідне місце серед усіх видів міських пасажирських перевезень. У великих містах він функціонує як частина єдиної

транспортної системи, яка охоплює кілька видів громадського транспорту, тоді як у менших містах виконує роль єдиного засобу перевезень, що сприяє інтеграції різних районів в єдиний міський простір. Задоволення потреб населення у повноцінних, своєчасних і якісних пасажирських перевезеннях не лише покращує умови праці та життя громадян, але й є важливою складовою розвитку технологічного та економічного потенціалу держави.

Значну частину витрат часу під час поїздки становить період очікування транспорту, тому його скорочення є одним із внутрішніх резервів оптимізації перевізного процесу та підвищення якості транспортного обслуговування. Подальший розвиток міських маршрутних перевезень стримується недостатньою увагою до оперативного управління функціонуванням транспортної системи.

Існуючі наукові методи оцінки та зниження часу очікування пасажирів переважно орієнтовані на планове управління і не дозволяють у повній мірі враховувати поточні умови експлуатації транспортних засобів на маршруті. Це, відповідно, обмежує можливості скорочення часу очікування шляхом застосування інструментів оперативного керування параметрами перевізного процесу [1-2].

У наукових дослідженнях пропонуються різноманітні критерії та показники, які можуть слугувати основою для оцінювання ефективності функціонування системи міського пасажирського транспорту. При цьому підкреслюється, що використання лише одного критерію чи показника не дозволяє дати комплексну оцінку.

У якості базового критерію ефективності часто розглядається рівень транспортного обслуговування, а до основних показників ефективності зараховують техніко-економічні та техніко-експлуатаційні характеристики, зокрема показники собівартості перевезень і продуктивності функціонування транспортної системи. Критерії ефективності діяльності пасажирського транспорту виступають як кількісно-якісні вирази мети транспортного обслуговування населення.

Оцінювання вартості пасажиро-години має умовний і усереднений характер, оскільки включає низку чинників, реальне значення яких складно визначити через індивідуальність сприйняття вартості часу в кожного члена суспільства. Використання показника вартості пасажиро-години як критерію соціальної ефективності пасажирського транспорту дозволяє економічно обґрунтувати впровадження транспортних засобів із вищою вартістю, але зі скороченим часом поїздки. Це забезпечує суспільству максимальний вигаш завдяки прискоренню перевезень, а також дає можливість кількісно оцінити соціально-економічні втрати, пов'язані з невідповідністю перевізних можливостей транспортної системи рівню транспортної мобільності населення [2-3].

У дослідженні, присвячених даному питанню окреслюються ключові чинники, що стримують розвиток системи міського пасажирського транспорту [2-3]. До таких факторів відносять: незавершеність структурної реформи галузі; хронічну збитковість підприємств міського пасажирського транспорту через

недостатній рівень компенсацій за перевезення пасажирів пільгових категорій; відсутність державного фінансування на оновлення рухомого складу та ін.. Також розглядаються проблеми забезпечення ритмічності функціонування міського пасажирського транспорту. Зазначається, що вирішення цих проблем сприяє налагодженню стабільного взаємозв'язку між учасниками і оперативному реагуванню на зміну потреб. Вирішення бачиться у реалізації державної політики, що включає цільове бюджетне субсидування, пільгове оподаткування прибутку транспортних підприємств, ефективне тарифне регулювання та управління доходами.

У сучасних умовах ефективність функціонування міського пасажирського транспорту в Україні характеризується низкою системних проблем, зокрема економічною нестабільністю, моральною та фізичною зношеністю рухомого складу, недостатнім державним фінансуванням, а також відсутністю чіткої нормативно-методичної бази для оптимізації процесів перевезення [1-3]. Внаслідок цього спостерігається домінування приватного сектора з перевагою маломістких транспортних засобів, що працюють паралельно до маршрутів муніципального транспорту, а швидкісні види перевезень практично зникли.

Оцінювання ефективності роботи міського пасажирського транспорту має базуватися на комплексному підході, який враховує економічні, соціальні та екологічні чинники. Основним критерієм пропонується рівень транспортного обслуговування населення, а серед ключових показників – собівартість перевезень, продуктивність роботи рухомого складу та вартість пасажиро-години. Застосування останньої дозволяє оцінити соціальні втрати через неефективну організацію перевезень.

Формування ефективної системи міського пасажирського транспорту в Україні потребує комплексного підходу, що поєднує техніко-економічні, соціальні та нормативно-організаційні аспекти. Важливими напрямками вдосконалення є модернізація рухомого складу, запровадження оперативного управління перевізним процесом, оновлення законодавчої бази та впровадження соціально орієнтованих механізмів оцінювання ефективності. Орієнтація на підвищення рівня транспортного обслуговування населення із урахуванням вартості часу пасажира дозволить забезпечити гармонійний розвиток транспортної системи з урахуванням потреб суспільства та економіки загалом.

Література:

1. Гульчак О.Д. Підвищення ефективності міських пасажирських перевезень на основі удосконалення організації руху автобусів: Автореф. дис...канд. техн. наук: 05.22.01. Нац. транспорт. ун-т. Київ, 2005. 19 с.
2. Чеканова Л.Г. Аналіз стану та перспектив розвитку міського наземного електричного транспорту. URL: http://eprints.kname.edu.ua/16727/1/150153_Чеканова_ЛГ.pdf.
3. Телетов О.С., Васильєва О.А. Маркетингові дослідження в системі міських пасажирських перевезень. URL: http://www.nbuuv.gov.ua/por-tal/Soc_Gum/Mimi/2012_2/1_1.pdf.

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
VIII Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

**17-19 квітня 2025 року
м. Київ**

УДК 631.17+62-52-631.3

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 20 травня 2025 р., протокол №. 12

Збірник тез доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (17–19 квітня 2025 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2025. 242 с.

ISBN 978-617-8530-21-1

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

ISBN 978-617-8530-21-1

© НУБіП України, 2025.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Тонха О.Л., проректор з наукової роботи та інноваційної діяльності НУБіП України – голова організаційного комітету;

Отченашко В.В., начальник науково-дослідної частини НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

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

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

Тадеуш Покуса, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополь (Польща) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Ілесалієв Д. І., ректор Ташкентського Перфектного університету (Узбекистан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Дашдаміров Ф.С., директор Інституту логістики і транспорту Азербайджанського технічного університету (Азербайджан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

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

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

Калінін Є. І., завідувач кафедри тракторів та автомобілів НУБіП України;

Мацюк В. І., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Умідулла Абдураззоков, завідувач кафедри транспортної техніки Ташкентського державного університету транспорту (Узбекистан);

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

Павло Навицький, професор університету Орала Робертса (США);

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

Софі Лю, професор Університету Орала Робертса (США);

Степанов О.В. заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету НУБіП України.