

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БІОРЕСУРСІВ І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ
УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР «ІМЕСГ» НААН**



***ЗБІРНИК
ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ***

***VII Міжнародної науково-технічної конференції з нагоди
113-ї річниці від дня народження
доктора технічних наук, професора,
члена-кореспондента ВАСГНІЛ,
віце-президента УАСГН
КРАМАРОВА
Володимира Савовича
(1906-1987)***

«КРАМАРОВСЬКІ ЧИТАННЯ»

***20-21 лютого 2020 року
м. Київ***

УДК: 656

ПОКРАЩЕННЯ ЯКОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ЗА РАХУНОК ВИКОРИСТАННЯ АВТОБУСІВ ВІДПОВІДНОЇ МІСТКОСТІ

Р. В. НІНЧУК, студент магістратури*

Національний університет біоресурсів і природокористування України

Особливу роль щодо формування якості пасажирських перевезень відіграють витрати часу на пересування. Цей показник значною мірою визначається практикою організації транспортного обслуговування пасажирів на регулярних маршрутах і, зокрема тим, які класи автобусів використовуються. В останні роки на міських перевезеннях широке застосування знайшли автобуси особливо малої місткості (мікроавтобуси). Однією з причин їх широкого розповсюдження є більш висока швидкість сполучення.

Значне збільшення кількості автобусів малої місткості призводить до скупчення їх на зупиночних пунктах, за рахунок малої їх місткості відбуваються відмови у посадці. Це призводить до збільшення витрат часу пасажирів на поїздки. Водночас в містах широкої популярності набувають регулярні маршрути, на яких використовуються автобуси різної місткості, що залишає актуальною задачу вибору найбільш ефективного рухомого складу для обслуговування пасажирів на регулярних маршрутах у міському сполученні.

В умовах ринкових відносин, коли в конкурентне суперництво вступають суб'єкти господарювання різних форм власності, важливим є організація транспортного процесу таким чином, коли він відповідатиме вимогам усіх його учасників, тобто його функціонування базуватиметься на концепції соціально-етичного маркетингу. Згідно з цією концепцією, пасажирів зацікавлені в отриманні якісних послуг від автобусного обслуговування, що виявляється у комфорті перевезень, нижчій вартості та мінімальному часі пересування.

* Науковий керівник – к. е. н., доцент В. І. Мельник

Одночасно власники автотранспортних підприємств піклуються про отримання відносно вищих грошових прибутків, а суспільство, в цілому, завжди стурбоване станом і збереженням навколишнього середовища.

З огляду на значний вплив міжзупинкової відстані на експлуатаційні характеристики роботи транспортних засобів доцільним є встановлення різних режимів їх роботи на маршрутах.

Аналіз показує, що зі збільшенням місткості автобуса, який працює в режимі маршрутного таксі, настає момент, коли його використання погіршує рівень транспортного обслуговування.

У результаті встановлено, що в режимі маршрутного таксі доцільно використовувати автобуси загальною місткістю менше 30 пасажирів. Доцільність використання автобусів більшої місткості для таких перевезень вимагає додаткових досліджень у конкретних умовах роботи.

У результаті розроблення та провадження заходів щодо оптимізації рухомого складу має досягатися ефективне використання місткості автобусів, а також оптимізація розмірів і структури рухомого складу для різних маршрутів. Значна увага в дослідженнях має приділятися розробкам, спрямованим на задоволення вимог екологічної безпеки міста, для того, щоб знизити шкідливі викиди транспортних засобів та покращити організацію їх роботи на маршрутах міста.

Загалом необхідно відзначити, що під час організації міських пасажирських перевезень можна не враховувати розходження в швидкісних параметрах автобусів, оскільки характеристики маршрутів мають у кілька разів більший вплив на значення експлуатаційних показників.

Аналіз показує, що вибір автобуса чи тролейбуса для роботи в місті, за інших рівних умов, доцільно виконувати на основі характеристик паливної економічності. У зв'язку з ефективнішим використанням палива автобусами більшої місткості виникає питання про раціональну структуру міського пасажирського транспорту, яка дозволяла б максимально ефективно використовувати автобуси великої місткості.

Список використаних джерел

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Время действовать / Всемирная организация здравоохранения. – М. : Весь мир, 2009. – 298 с.
2. Кір'янов, О. Ф. Система автоматизованого планування розвізних маршрутів. *Вісник КДПУ*. – 2006, № 5(40), ч. 1, С. 94–97.
3. Козлов, П. А. Оптимизация структуры транспортных потоков в динамике при приоритете потребителей. *Экономика и математические методы*. 1982, Т. XVIII, вып.3, С. 521–531.
4. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід : монографія / [Ільчук В.П., Панченко О.І., Шишкіна О.В., Тарасенко А.В. та ін.] ; за наук. ред. В. П. Ільчука. – Чернігів : ЦНТІ, 2014. – 870 с.

5. Лобанов, Е. М. Транспортная пласировка городов / Е. М.Лобанов. – М.: Транспорт, 1988. – 264 с.
6. Сафронов, Э. А. Транспортные системы городов и регионов: учебное пособие / Э. А. Сафронов. – М., 2005. – 272 с.
7. Транспортні технології в системах логістики / [М. Ф.Дмитриченко, П. Р. Левковець, А. М. Ткаченко та ін.]. – К.: Інформавтодор, 2007. – 676 с.
8. Шинкаренко, В. Г. Управление конкурентностью предприятий / В. Г. Шинкаренко, А. С. Бондаренко. – Х.: ХГАДУ, 2003. – 87с.
9. Шинкаренко, В. Г. Управление результатами деятельности автотранспортных предприятий / В. Г. Шинкаренко, О. Н. Криворучко. – Х.: ХГАДУ, 1999. – 312с.