

## АНАЛІЗ ВЗАЄМОДІЇ ТА ІНТЕРЕСІВ УЧАСНИКІВ ПРОЦЕСУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Вінницький національний технічний університет

### Анотація

Проаналізовано взаємодію та інтереси пасажирів, транспортного підприємства та суспільства в процесі організації і виконання пасажирських перевезень на міських та приміських маршрутах. Детально розглянуті фактори, що впливають на процес обслуговування пасажирів.

**Ключові слова:** пасажирські перевезення, пасажир, перевізник, суспільство, маршрут, якість перевезення.

### Abstract

The interaction and interests of passengers, transport company and society in the process of organization and execution of passenger transportation on city and suburban routes are analyzed. Factors influencing the process of passenger service are considered in detail.

**Keywords:** passenger transportation, passenger, carrier, company, route, quality of transportation.

### Вступ

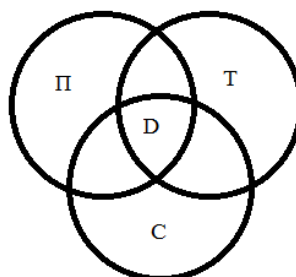
Поява на ринку транспортних послуг приватних перевізників, нездатність муніципальних транспортних підприємств замінити застарілий рухомий склад, дублювання частини маршрутів з порушеннями технології перевезень з боку індивідуальних підприємців викликали низку негативних наслідків, а саме: насичення вулично-дорожньої мережі міста транспортними засобами (за рахунок значного збільшення кількості автобусів малої місткості); збільшення числа ДТП; зниження пропускної здатності доріг; зниження швидкостей сполучення; збільшення загазованості вулиць.

Все це приводить до необхідності у розробці інструментарію, що дозволяє визначати найбільш раціональну структуру транспорту.

### Результати дослідження

Переміщення пасажирів є складним процесом, для нормальної організації якого необхідно врахувати значну кількість факторів, що впливають тією чи іншою мірою на перевезення. Крім усього іншого, необхідно врахувати й той факт, що в цьому процесі задіяно три «сторони», а саме індивід, транспортне підприємство та суспільство.

Кожен з учасників транспортного процесу має власне уявлення про процес перевезення, причому ці уявлення можуть значно не збігатися, хоча в деяких моментах вони можуть і перетинатися (рис. 1).



П – інтереси пасажирів; Т – інтереси транспортного підприємства; С – інтереси суспільства;  
D – область перетину інтересів усіх учасників перевізного процесу

Рисунок 1 – Взаємодія учасників процесу перевезень

Наприклад, з точки зору пасажирів, в перевізному процесі головними є фактори, що впливають на витрати часу при поїзді, зручності поїздки, надійність обслуговування та безпеку руху, вартість проїзду. Транспортне підприємство планує перевезення пасажирів, виходячи з: довжини маршруту; кількості зупиночних пунктів на ньому та відстані між ними; чисельності населення, що проживає в районах тяжіння до зупиночного пункту; наявності паралельних маршрутів інших видів транспорту; довжини сполучених ділянок і числа виконуваних на них рейсів за добу; прибутковості перевезень. Для суспільства в цілому головну роль відіграють соціальні фактори, розвиток інфраструктури транспорту, екологічна складова, безпека в широкому розумінні слова.

Таблиця 1 – Інтереси учасників транспортного процесу

Інтереси пасажирів					Інтереси підприємства						Інтереси суспільства				
Ціна	Час	Надійність	Комфорт	Безпека	Дохід	Час	Регулярність	Наповненість	Пасажиропікік	Протяжність маршруту	Соціальна задоволеність	Екологія	Безпека	Трудова зайнятість	Податки

В принципі, всі «сторони» мають загальну точку дотику з питання вартості проїзду, але в той же час у цьому загальному питанні діалектично сховане протиріччя: пасажирів прагнуть, щоб ціна за проїзд була якомога менше; підприємство прагне понизити собівартість надаваної продукції, а саме перевезень, але в той же час встановити ціну за проїзд, що прагне до максимуму; суспільство, в принципі, зацікавлене в розумних, так би мовити, середніх цінах на проїзд, тому що це дозволяє підприємству заробляти й відповідно відраховувати певний відсоток від прибутку на користь суспільства.

При перетині всіх областей і точок зору ми одержуємо деяку «область D», яка тією чи іншою мірою задовольняє всіх учасників транспортного процесу.

Для підприємства найбільш важливим буде одержання прибутку, який взаємозалежний з числом перевезених пасажирів, а, отже, і з числом одиниць рухомого складу на маршруті.

Але, необхідно враховувати також і думку «споживача послуг», тобто пасажирів.

Інтенсифікація транспортного процесу з обслуговування пасажирів громадським транспортом залежить від реалізації на практиці комплексу факторів, що впливають на витрати часу пасажирів на поїздки, зручності поїздки, надійність обслуговування та безпеку руху, витрати пасажирів на проїзд у грошовому вираженні. Все це можна представити у вигляді схеми (рис. 2).

Кожен з позначених факторів у свою чергу містить у собі ряд різних елементів, що визначають якість перевезень пасажирів.

Витрати часу пасажирів на поїздку складаються з наступних елементів: час на придбання квитка; час підходу до зупиночного пункту; час очікування транспортного засобу; час на пересадку; час простоя на зупиночних пунктах; власне часу руху в транспортному засобі; час руху від зупиночного пункту до місця призначення пішим ходом. На кожен з цих елементів буде впливати наступна низка факторів: будівництво нових і розширення діючих касових приміщень, ліквідація черг біля кас; відстань до зупиночного пункту; регулярність руху, інтервал руху, координація руху з іншими видами транспорту; маршрутизація системи, взаємодія з іншими видами транспорту; скорочення часу стоянки на проміжних зупинках, кількість зупиночних пунктів, використання диспетчерської і радіозв'язку, розташування зупиночних пунктів; швидкість руху, динамічні якості транспортних засобів, нормування швидкості, розклад руху, режими руху (швидкий, експресний, скорочений рейси); організація руху, пріоритетний проїзд транспортних засобів; відстань від зупиночного пункту до місця призначення.



Рисунок 2 – Споживча цінність поїздки

До зручностей поїздки пасажирів можна віднести наступне: наповнення транспортних засобів; комфортність поїздки; оплата проїзду; культура обслуговування. Відповідно, кожен з цих елементів буде зазнавати впливу наступних факторів: тип і кількість транспортних засобів, частота руху, організація руху, інформація з лінії; режим керування, планування салону, наявність місць для багажу, зручність посадки, мікроклімат, транспортна втома; забезпеченість проїзною та довідковою документацією, устаткування дитячих місць, наявність чохлів на кріслах і штор на вікнах, наявність схем небезпечних ділянок маршрутів; раціональна організація збору виторгу, використання касових апаратів, ефективна форма контролю, зниження тарифу та пільговий проїзд; робота водія з пасажиром на шляху проходження, робота обслуговуючого персоналу терміналу з пасажиром, чистота та справність салону в транспортних засобах і приміщень терміналу, інформаційна забезпеченість пасажирів, зручний час відправлення й прибуття транспортних засобів.

Під надійністю обслуговування слід розуміти: своєчасність перевезення пасажирів; координацію руху з іншими видами транспорту; своєчасність подачі й відправлення транспортного засобу; своєчасність придбання квитків; дотримання графіка руху.

На безпеку руху впливають наступні фактори: гарантованість проїзду; повний випуск технічно справного й заправленого рухомого складу; особиста безпека пасажирів; ефективний контроль на лінії за рухом транспортних засобів; наявність резерву рухомого складу; дотримання точності руху на всій довжині маршруту; відповідність типу транспортного засобу умовам і видам перевезень; виконання запланованої кількості рейсів; укомплектованість водійським штатом; наявність технічних засобів зв'язку; кваліфікація водія та його психологічні якості; технічний та гігієнічний стан рухомого складу; зниження шуму, вібрацій і токсичності відпрацьованих газів; дорожні та кліматичні умови; трудова і транспортна дисципліна, екологічні якості; облаштованість терміналів.

На ціновий показник впливають наступні фактори: безпосередньо ціна за проїзд; рівень доходів населення; співвідношення «ціна-якість» за рівень надаваних послуг.

Розглянувши інтереси постачальника й споживача транспортних послуг, необхідно оцінити й інтереси суспільства.

Як відзначалося вище, для суспільства чільну роль повинна відіграти екологічна складова, безпека в широкому розумінні слова, соціальний аспект, розвиток інфраструктури транспорту.

## Висновки

Отже розроблена методика оптимізації структури міського транспорту, у системі індивід – оператор ринку транспортних послуг – суспільство в цілому, що містить ряд нових положень і базується на запропонованому критерії, що враховує задоволеність попиту на перевезення, екологічність перевезень і безпеку дорожнього руху

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Бідняк М. Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: [монографія] / М. Н. Бідняк, В. В. Біліченко. – Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176 с.
2. Гудков В.А. Методика квотирования числа пассажирских автотранспортных средств по критерию экологической безопасности/ В.А. Гудков, В.Н. Федотов, Г.А. Чернова // Вестник транспорта, - 2004. - №7.
3. Гудков, В.А. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учеб. для вузов/ В.А. Гудков, Л.Б. Миротин; под ред. Л.Б. Миротина. - М.: Транспорт, 1997.

*Цимбал Сергій Володимирович*, канд. техн. наук, доцент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [tsymbal\\_s\\_v@ukr.net](mailto:tsymbal_s_v@ukr.net)

*Цимбал Ольга Василівна*, аспірант кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [unicorne@ukr.net](mailto:unicorne@ukr.net)

*Ткачук Сергій Віталійович*, студент групи 1АТ-17м, факультет машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [tkachuksv@ukr.net](mailto:tkachuksv@ukr.net)

*Tsymbal Serhii, Ph.D.*, associate Professor of automotive and transport management department, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia e-mail: [tsymbal\\_s\\_v@ukr.net](mailto:tsymbal_s_v@ukr.net)

*Tsymbal Olga*, post-graduate student of automotive and transport management department, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [unicorne@ukr.net](mailto:unicorne@ukr.net)

*Tkachuk Serhii* – student of 1AT-17m, automotive and transport management department, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [tkachuksv@ukr.net](mailto:tkachuksv@ukr.net)