

УДК 656.13

**КОНЦЕПЦІЯ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ОЦІНКИ ЯКОСТІ
ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МЕШКАНЦІВ МІСТ**

Меленчук Т.М. д.т.н., проф.

Кирилюк Є.В.

Одеська державна академія технічного регулювання та якості

Abstract

The issue of forming a system for assessing the quality of passenger transportation in cities is considered. Factors influencing the quality of transport services for city residents are substantiated. It is proposed to take into account the costs of transport enterprises for the organization of the transport process when forming the requirements for the quality of passenger transportation.

Keywords: quality, transportation, route, passenger, travel parameters, costs, profit.

Вступ

Формування економічних відносин між мешканцями міст та транспортними підприємствами, які виконують перевезення пасажирів, повинно враховувати баланс між інтересами пасажирів, перевізників та муніципальної влади. В таких умовах одним з основних завдань при формуванні системи оцінки якості перевезення мешканців в містах є прогнозування значень показників якості транспортного обслуговування пасажирів з урахуванням витрат транспортних підприємств на організацію процесу перевезення.

Аналіз попередніх досліджень

Пасажирські перевезення суттєво впливають на соціальну, екологічну та виробничу сфери функціонування міста, що визначає умови конкуренції для перевізників різних форм власності. Серед переліку проблем розвитку та функціонування міст особливе значення має розробка системи забезпечення відповідного рівня безпеки та якості перевезення пасажирів [1]. Дослідники визначають, що при впровадженні системи якості великою проблемою для перевізників, органів контролю і мешканців міст є відсутність розробленої єдиної методології оцінки якості перевезення пасажирів. Дослідники виділяють фактори, які із соціальної точки зору мають особливе значення: повне і своєчасне задоволення потреб населення в перевезеннях, прискорення пересування пасажирів, створення необхідного комфорту поїздки, здійснення заходів, що забезпечують безпеку руху і зменшення рівня забруднення навколишнього середовища, підвищення регулярності й частоти руху транспортних засобів [2]. Забезпечення якості перевезення пасажирів передбачає створення систем управління якістю відповідно вимог міжнародних стандартів [3]. Існуючі методи оцінки якості перевезення пасажирів як параметри використовують складові витрат часу пасажирів на пересування та показники умов цього пересування. [3, 4]. Однак, планування якості технологічного процесу перевезення пасажирів повинно базуватися на параметрах даного процесу.

Постановка проблеми

Для планування якості технологічного процесу перевезення пасажирів доцільно як показники використовувати параметри даного процесу. Крім того, доцільно враховувати можливість додаткового фінансування транспортних підприємств для компенсації витрат на досягнення рівня якості, якого вимагає влада міста.

Мета та завдання

Метою роботи є визначення концепції формування системи оцінки якості перевезення пасажирів у містах шляхом розрахунку інтегрованого показника якості перевезення пасажирів на міському маршруті з урахуванням додаткового фінансування транспортних підприємств.

Результати вирішення основних завдань

Інтегрований показник якості перевезення пасажирів на маршруті міського пасажирського транспорту повинен враховувати параметри транспортного процесу, які впливають на умови перевезення пасажирів. Основними характеристиками пересувань є довжина, швидкість сполучення й витрати часу на пересування [5]. Складові витрат часу на пересування, які впливають на труднощі сполучення, формують узагальнену характеристику, що включає в себе ряд показників зручності. У загальному випадку це є: час пішохідного підходу від дверей пункту відправлення до зупинного пункту міського пасажирського транспорту, час очікування транспорту на зупинному пункті, час руху у транспорті й час пішохідного підходу від зупинного пункту міського пасажирського транспорту до дверей пункту призначення. Запропоновано інтегрований показник якості перевезення пасажирів на маршруті міського пасажирського транспорту, який включає фактичні та раціональні значення довжини перегону, інтервалу руху, технічної швидкості та кількості пасажирів в салоні транспортного засобу.

Досягнення раціональних значень параметрів технологічного процесу можливо за рахунок додаткового фінансування транспортних підприємств. Додаткове фінансування можливо за рахунок державних дотацій або шляхом визначення відповідного тарифу, який би компенсував додаткові витрати на підвищення якості. Існуючий стан економічного розвитку країни не дозволяє перевізникам розраховувати на додаткові державні дотації. Внаслідок цього, реально транспортні підприємства можуть отримувати додаткове фінансування для підвищення якості транспортного обслуговування тільки за рахунок підвищення тарифу на перевезення. підвищення тарифу призводить до зменшення обсягів перевезень пасажирів і, як наслідок, зменшення доходів від перевезень. При цьому, залежність якості перевезення пасажирів від витрат на його виконання має нелінійний характер. Зменшення прибутку транспортних підприємств повинно компенсуватися муніципальною владою для забезпечення відповідної якості перевезення. Внаслідок цього, система оцінки якості перевезення пасажирів у містах повинна враховувати можливості муніципальної влади фінансово забезпечувати той рівень якості, який вона бажає досягнути.

Висновки

Підвищення якості транспортного обслуговування мешканців міст є одним з головних напрямків діяльності муніципальної влади у сфері транспорту. Запропонований інтегрований показник якості перевезення пасажирів на маршруті міського пасажирського транспорту включає фактичні та раціональні значення довжини перегону, інтервалу руху, технічної швидкості та кількості пасажирів в салоні транспортного засобу. Для забезпечення необхідного рівня якості, який муніципальна влада бажає досягнути, повинно проводити відповідне фінансове забезпечення. Це повинно бути враховано при розробці системи оцінки якості перевезення пасажирів у містах.

Література

1. Якунина Н. В. Методология повышения качества перевозок пассажиров общественным автомобильным транспортом / Н. В. Якунина. Дисс. на соиск. уч. степени докт. техн. наук.: 05.22.10. – Оренбург: Оренбургский государственный университет. – 2014. – 354 с.
2. Лежнева О. І. Раціональна організація руху на маршрутах міського пасажирського транспорту / О. І. Лежнева // Вісник НТУ «ХП». – Серія: Нові рішення в сучасних технологіях. – Харків: НТУ «ХП», 2014. – № 17 (1060). – С. 37 – 42.
3. Пассажи́рские автомоби́льные перево́зки / [В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, А. В. Вельможин, С. А. Ширяев]. – Москва : Горячая линия –Телеком, 2006. – 448 с.
4. Курганов В. М. Логистика. Управление автомобильными перевозками. Практический опыт / В. М. Курганов. – Москва: Книжный мир. 2007. – 448 с.
5. Доля В. К. Пасажирські перевезення / В. К. Доля. – Х.: «Видавництво «Форт»», 2011. – 504 с.
6. Аулін В.В., Гриньків А.В., Головатий А.О. Інтелектуальні транспортні системи як результат впровадження інноваційних ефективних технологій. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції “Підвищення надійності машин і обладнання. Increase of Machine and Equipment Reliability”, 15-17 квітня 2020 р. – Кропивницький : ЦНТУ, 2020. – С.207.
7. Аулін В.В., Гриньків А.В. Кіберфізичний підхід в дослідження стану технічних систем. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції “Підвищення надійності машин і обладнання. Increase of Machine and Equipment Reliability”, 15-17 квітня 2020 р. Кропивницький : ЦНТУ, 2020. С.168-169.
8. Аулін В.В., Гриньків А.В., Головатий А.О., Лисенко С.В., Голуб Д.В., Кузик О.В., Тихий А.А. Методологічні основи проектування та функціонування інтелектуальних транспортних і виробничих систем. монографія під заг. ред. д.т.н., проф. Ауліна В.В. Кропивницький: Видавець Лисенко В.Ф., 2020.
9. Аулін В.В., Гриньків А.В., Головатий А.О. Кіберфізичний підхід при створенні, функціонуванні та удосконаленні транспортно-виробничих систем. Центральнoукраїнський науковий вісник. Технічні науки. 2020. Вип. 3(34). С.331-343.