

ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА ПРИКЛАДІ ВАРШАВИ

Роль міського пасажирського транспорту в житті сучасного міста важко переоцінити, адже нормальна діяльність міських суб'єктів господарювання та комфортне життя населення неможливі без забезпечення якісними транспортними послугами.

Дослідження тенденцій розвитку підприємництва у сфері послуг громадського транспорту на українському та європейському ринках є колом інтересів багатьох вчених. Це насамперед праці Амоша О.І., Базилюка А.В., Далекої В.Х., Добрової Н.В., Ільчука В.П., Нечепуренкової М.С., Осипової М.М., Телетова О.С., Філіпової О.С., Хоменкової І.О., Ставничого Ю.А. та інші.

Функціонування громадського транспорту сучасного міста повинно бути, в першу чергу, соціально ефективним, що виявляється у забезпеченні населення високоякісними транспортними послугами. Ефективність функціонування міської пасажирської транспортної системи повинна оцінюватись не лише через кількісні показники, а й за допомогою показників якості послуг[1,с.78].

Доброва Н.В., Осипова М.М. та Нечепуренко М.С. серед напрямків удосконалення діяльності міського електротранспорту зазначають необхідність впровадження чіткої системи дотримання розкладів маршрутів та продажу та автоматизованої системи контролю проїзду для всіх категорій населення, включаючи пільгові категорії[2,с.234].

О. Мороз зауважує, що неможна повністю переймати іноземний досвід, адже основне фінансування пасажирського транспорту і відшкодування витрат транспортним організаціям у цих країнах покладається на місцеві бюджети. В Україні місцеві бюджети не спроможні взяти на себе таке велике навантаження[3].

На сьогодні в кожному місті України особливої актуальності набуває проблема низького рівня якості транспортного обслуговування населення. Це насамперед виявляється у неможливості спланувати заздалегідь поїздки (через недотримання розкладу та інтервалу руху на маршрутах), низькому рівні комфорту у транспорті (застарілі сидіння, відсутність кондиціонерів, тощо), високому рівні можливого травматизму пасажирів (через відволікання водія при оплаті проїзду і конкурування між водіями різних маршрутних засобів задля підвищення пасажиропотоку, а разом із цим і виручки), неповному облаштуванні зупинок транспорту тощо.

В різних країнах світу проводиться активна робота з розвитку транспорту загального користування, підвищення його комфортності та безпеки. В багатьох з них зростає зацікавленість у роботі екологічно чистого та безпечного електричного транспорту. Розглядаючи схеми розвитку транспортних

комплексів, все більша кількість міст приймає рішення на користь розвитку електричних видів транспорту – трамвая та тролейбуса.

Одна з найрозвинутіших і найбільш продуманих транспортних систем існує в Польщі, а саме у її столиці – Варшаві. У міського і приміського транспорту Варшави є одна особливість – наявність єдиного проїзного квитка, яким можна користуватися як в приміських поїздах, так і в трамваях, автобусах і метро. Це зумовлено тим, що всією транспортною мережею одноосібно завідує Варшавське управління міськтранспорту (ZTM) [4].

У Варшаві приїжджі стикаються з 2-ма транспортними сферами – так званими 1. Strefa і 2. Strefa. Перша обслуговує столицю, друга – населення прилеглих містечок за договором з ZTM. Для поїздок і 2-у зону буде потрібно окремих дійсний квиток. Повний перелік всіх типів квитків представлений на сайті ZTM. Їх досить багато, але туристу, швидше за все знадобляться тільки наступні :

- квиток на весь день – 12 злотих;
- одноразовий квиток (до 75 хвилин) – 4,40 злотих;
- одноразовий квиток (до 20 хвилин) - 3,40 злотих[4].

Ще однією зручністю для мешканців Варшави та її туристів є те, що мерзнути на зупинках не доведеться. Транспорт ходить точно за розкладом. Потрібно лише заздалегідь дізнатися розклад на електронному табло прямо на зупинці, на сайті або завантажити програму в телефон. Ніяких затримок через погодні умови, затори на дорогах або ж через несправність транспорту не має. Це спричинено низкою факторів, таких як : наявність спеціалізованих смуг лише для громадського транспорту, регулярному оновленню\ремонту транспорту, відсутності будь-якого контакту з водієм транспорту.

Для мешканців Варшави доступно 1517 автобусів, 421 трамвайних вагони, а також 28 електричних потягів і метрополітен. Варто зазначити, що переважна більшість транспорту є з низькою підлогою, що сприяє комфортному входженню у транспорт людям з обмеженими можливостями, так і людям похилого віку.

Весь транспортний засіб є автоматизований: електронні компостери, за допомогою яких пасажир прокомпостовують квитки, розставлені вздовж усього вагону і при вході на платформу метро; двері в транспорт відкриваються пасажиром, натиснувши спеціальну кнопку. Це свідчить про те, що будь-яка комунікація з водієм відсутня, що робить поїздку більш безпечною.

На сьогоднішній день, перед системою міського транспорту в Україні пасажир висувають вимоги більш швидкого, безпечного та комфортного транспортування. Зростання рівня якості послуг є дієвим засобом врегулювання інтересів різних сторін, а саме: перевізників, органів місцевого самоврядування, що зацікавлені в пріоритетному розвитку громадського транспорту в місті, та громадян - прихильників індивідуального транспорту.

Проведений аналіз показав, що існують ефективні напрямки за допомогою яких можна удосконалити транспортну систему України. Майбутнє підприємств міського пасажирського транспорту залежить від їх спроможності забезпечити населення якісними, орієнтованими на споживача послугами.

До ефективних шляхів вирішення перелічених вище проблем в Україні та перших кроків на шляху наближення до організації пасажирських перевезень європейських країн може стати:

- запровадження автоматизованої системи диспетчерського управління міським пасажирським транспортом;
- вдосконалення системи організації дорожнього руху через оптимізацію маршрутної системи міста;
- створення єдиного оператора та єдиної створення інформаційно-аналітичної бази міських пасажирських перевезень громадським транспортом;
- удосконалення тарифної та компенсаційної політики;
- провести капітальний ремонт доріг;
- надання пільг студентам під час навчального року.

Список використаних джерел:

1. Ставничий Ю.А. Транспортные системы городов.-М .: Стройиздат, 1990. – 224 с.
2. Bashynskaya I. World experience in creation the corporate sales manual as internal instrument of marketing communications of industrial enterprise / Bashynskaya Irina, Filippova Svetlana // Вісник ТНЕУ. – 2012. – №5-2. – С. 234-240
3. Закордонний досвід організації транспортного обслуговування населення в містах / О.Мороз // Економічний аналіз. – 2013. – Т. 12(1). – С. 222-225 Режим доступу: file:///D:/Downloads/ecan_2013_12(1)_46%20.pdf
4. Путівник іноземця: громадський транспорт у Варшаві [Електронний ресурс] // Польща сьогодні. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <http://poland2day.com/ua/putevoditel-inostrantsa-obshhestvennyj-transport-v-varshave>.