Гекавчук Л.
студентка групи ДІД-41
Тернопільський національний економічний університет
Науковий керівник: д.е.н., доцент Борисова Т.М.

АКУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ МІСТА КРЕМЕНЧУКА І ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Транспорт є однією з базових галузей економіки. Транспортна галузь України має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень та громадського пасажирського транспорту, автобусних станцій, вантажних митних терміналів. Це створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортного сектору, вдосконалення правових механізмів державно-приватного партнерства з урахуванням транспортної специфіки, посилення взаємодії державного та приватного секторів, органів державної влади та органів місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Все це може забезпечити міцну основу сталого розвитку транспортної галузі України та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Пасажирський транспорт, зокрема комерційний автомобільний, комунальний та приміський залізничний, стали заручниками масових пільгових перевезень пасажирів, збитки від яких не компенсуються належним чином ні з державного, ні з місцевих бюджетів. Так, в Україні діє недосконала система компенсації пільгових перевезень (частково впроваджений принцип «користувач платить за послуги») та не запроваджено механізм реалізації та фінансування суспільно-важливих перевезень, як це передбачено європейським законодавством.

Однією з причин критичного рівня розвитку галузі транспорту також стало системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але й національній безпеці.

Сучасна інфраструктура, чесні ринкові умови та вільна ринкова конкуренція, ефективний розвиток і координація діяльності різних видів транспорту, разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління, забезпечать основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України [1].

Місто Кременчук має розвинену транспортну мережу, яка представлена наступними видами транспорту: автомобільним; залізничним; водним. Довжина міських автобусних маршрутів складає 136 км, тролейбусних – 54 км.

Транспортна мережа міста має зв'язок з усіма регіонами України та є складовою частиною транспортної інфраструктури Полтавської області. Для дослідження з метою визначення питомої ваги транспортної системи в зага- льній транспортній системі області нами побудована наступна діаграма.

Транспортній системі м. Кременчука належить достатньо велика доля (36%) у загальній транспортній системі Полтавської області, враховуючи те, що транспортну систему області представляють 25 районів та 5 міст обласного значення.

Найбільш приоритетним видом транспорту при пасажироперевезенні в місті є автомобільний, доля якого в загальному обсязі пасажироперевезень становить 71,8%, тоді як залізничного – 23,2% та водний - 5%. Особливо важливу роль у повсякденному житті населення, міста відіграє пасажирський транспорт. Основними його видами є: - автобусний (АО АТП-15307); -тролейбусний (комунальне підприємство «Тролейбусне управління»); - 14 автотранспортних приватних підприємств. На міських маршрутах у середньому на добу виконують перевезення: - 26-27 тролейбусів, - 31 автобус великої місткості, - 8 автобусів середньої місткості, - 45 автобусів малої місткості, - більш ніж 270 автобусів особливо малої місткості, Пасажирські перевезення автобусами (маршрутним таксі) особливо малої місткості забезпечують наступними приватними підприємствами: - ПП «Кремгазсервіс»; - ПП «Ямщик»; - ТОВ «МІС»; - ПП «Богдан»; - ТОВ «Літа сервіс»; - ПП «Авто Крона»; - Інші. У середньому кожного дня в м. Кременчуці перевозиться: -автобусами - 97,8 тис. чол.; - тролейбусами - 19,1 тис. чол.; - рейсовими мікроавтобусами (маршрутками) – 147,7 тис.чол.

На даний момент оплата проїзду здійснюється готівкою, але ефективнішим було б використовувати систему безготівкової оплати з застосуванням stretch - карток. Це надасть наступні переваги: - за допомогою такої системи люди не будуть створювати черги заходячи у маршрутне таксі та чекати, коли їм віддадуть здачу, що в свою чергу сприятиме зниженню скупчення людей, часу затримки транспорту на зупинках та створення заторів на дорозі; - поява такої системи сприятиме зменшенню кількості аварій на дорозі. Оскільки при перевезенні пасажирів, водій приймає оплату за проїзд, відволікається коли його гукають і одночасно веде транспорт, цим самим його увага не зосереджена на дорозі. Як показує практика дуже часто трапляються випадки, коли водій бере гроші за проїзд та частина грошей в нього випадає з рук або пасажир розсипає гроші біля нього, тоді водій починає робити спроби підняти ці гроші з підлоги, з-під своїх ніг, і все це коли він веде маршрутне таксі [2].

Отже, можна запропонувати такі напрями вдосконалення міських пасажирських перевезень в місті Кременчуці:

1. Створити єдину систему управління і контролю за роботою всіх видів пасажирського транспорту, забезпечивши виконання фіксованого розкладу руху, як для комунального, так і приватного, без винятку, транспорту.

2. Створити центральний диспетчерський пункт, який буде підпорядкований відділу транспорту та енергетики виконкому міської ради, який частково буде утримуватись за рахунок транспортних підприємств.

3. Придбати автобуси великої та середньої пасажировмісності та створити комунальне підприємство (можливо на базі КП «Кременчуцьке тролейбусне

управління») по напрямкам руху, яке повинно мати матеріально - технічну базу, спеціальну стоянку із засобами охорони, мати фахівців з охорони праці, безпеки руху, медичних та технічних працівників.

4. Пріоритетним напрямом поліпшення екологічної обстановки в місті є розвиток мережі міського електротранспорту, а також збільшення рухомого складу тролейбусів, що працюють на маршрутах міста.

5. Для забезпечення перевезення пільгових категорій громадян до всіх мікрорайонів міста надавати перевагу, під час проведення конкурсу, підприємствам, які в змозі виконувати перевезення транспортом міського типу та виконувати пільгові перевезення без обмежень.

6. Основним видом перевезень в місті визначити звичайний режим руху, тарифну політику якого визначає Полтавська обласна держадміністраці

7. Створити умови, які забезпечать в першу чергу стабільну роботу і розвиток автотранспорту середньої та великої пасажировмісності. Тільки зазначений вид транспорту в змозі вирішити проблему перевезень в місті Кременчуці, як пасажирів, так і пільгових категорій громадян.

8. Не допускати до обслуговування маршрутів та розривати договори з підприємствами, які відмовились від надання послуг з перевезення пасажирів на нерентабельних маршрутах [3].

Список використаних джерел:

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року//Електроний ресурс. Режим доступу: [search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT3764.html].

2. Підвищення якості соціальних послуг, що надаються населенню на рівні територіальних громад (транспортні послуги на прикладі м. Кременчука) //Електроний ресурс. Режим доступу: [www.oblrada.pl.ua/uploads/lstud/2008/01.pdf].

3. Транспортна інфраструктура//Електроний ресурс. Режим доступу: [https://www.kremen.gov.ua/index.php/rozdil/gromadyanam/infrastructura/transport].