

ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ТЕРНОПОЛЯ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ

Міський громадський транспорт у Тернополі, як і у більшості міст України, дедалі частіше стикається із проблемами, що беруть свої витoki ще із часів ССРСР. Насамперед вони ґрунтуються на неефективній моделі організації всієї системи комунально-транспортного господарства.

Проблеми транспортної логістики досліджували вітчизняні та зарубіжні економісти: О.О. Бакаєв, Д.Дж. Бауерсокс, О.М. Тридід. Вирішенню окремих завдань із формування та розвитку системи логістичної інфраструктури присвячено дослідження В.М. Беляєва, В.Л. Диканя, Р.Р. Ларіної, Л.Б. Миротіна, Т.А. Прокоф'євої [4].

Сучасні стандарти пасажирських перевезень вимагають не лише якісної матеріально технічної бази та належних умов експлуатації, а також впровадження електронних систем, які покликані підвищувати якість обслуговування пасажирів та збільшувати ефективність ведення господарської діяльності обслуговуючих підприємств.

Використання різних електронних систем підвищують якість пасажирських перевезень, що позитивно впливає на загальний рівень розвитку міста.

Можливості для підприємств-перевізників:

- автоматизувати та якісно підвищити рівень диспетчерського контролю за дотриманням графіків руху свого транспорту;
- автоматизувати оплату проїзду що позитивно вплине на збір виручки;
- автоматизувати ведення обліку експлуатаційних витрат;
- впровадити системи автоматичного оголошення зупинок в транспорті.

Можливості для управління транспорту:

- контролювати ефективність підприємств-перевізників;
- завдяки накопиченим даним по руху та пасажиропотоку розробляти ефективну маршрутну мережу міста;
- створювати “Розумні зупинки”, облаштовувати зупинки громадського транспорту апаратно- програмними комплексами, на яких буде відображатись інформація про прибуття транспорту [3].

Нами було досліджено і вивчено досвід Південної Кореї, що дозволило запропонувати декілька нововведень у систему транспортної логістики м.Тернопіль. Для прикладу, ефективно повпливає запровадження такого корейського принципу, за якого усі пасажири заходять виключно передніми дверима, а виходять задніми. Що буде зручніше для самих пасажирів і дозволить зменшити кількість безквиткових проїздів[2].

Пропонуємо також, окрім «Карти Тернополянина» ввести аналог корейської транспортної карти, з ширшим асортиментом акційних послуг, і

ширшим колом використання, не обмежуючись лише маршрутними таксі та тролейбусами. Така карта надаватиме:

- знижку на проїзд в транспорті у розмірі 2 грн (в Кореї 100 вон);
- можливість розраховуватись у таксі;
- купівля товарів у супермаркетах, таких як: Сільпо та АТБ, і в магазинах, що розташовані безпосередньо на зупинках.

Власникам проїзної карти можна запропонувати знижки у такі заклади, як арт галерея (20%), художній музей (безкоштовний вхід), *Тернопільський академічний обласний український драматичний театр* імені Т. Г. Шевченка (10%), Тернопільський академічний обласний театр актора і ляльки (30%). Це дасть змогу також збільшити рівень відвідуваності цих установ, і тим самим кількість надходжень у бюджет області. Позитивно на транспортну систему Тернополя впливатиме створення у Тернополі станції байкшерингу, який успішно діє в провідних країнах світу, і зокрема, у Львові, де діє 24 таких станції. Жителі та гості нашого міста зможуть брати велосипед в одному пункті, а повертати в іншому. Для початку доцільним було б створити мінімум 3 таких станції, біля Автовокзалу, Подольня та ТНЕУ, а згодом розширювати їх кількість і створити онлайн- карту. Стосовно організації руху велосипедистів, то не обов'язково оснащувати все місто вело доріжками, достатньо буде знизити швидкість пересування автомобілів по місту до 50 км/год, що при зіткненні не є смертельним для велосипедиста. Подібні заходи дозволять популяризувати активне використання безпечного виду транспорту – велосипеду [1]. Доцільно буде впровадження у роботу соціальних видів транспорту (автобусів, тролейбусів), виключно для пільгових категорій громадян, де пільга становитиме 50% вартості.

На нашу думку, головним напрямком роботи комунально- транспортної системи повинна бути установка картридерів у всіх маршрутках, та тролейбусах. Приблизна вартість 1 такого апарату 2000 грн, тобто для всього транспорту це приблизно 100000 тис.грн.

Що згодом дозволить зекономити на заробітній платі кондукторам, робота яких є неефективною. А заробітна плата в межах 5000-7000 грн.

Особливої уваги потребує також корейська система Korail Pass для залізничного транспорту. Проїзний квиток Korail Pass випускається спеціально для іноземних туристів, які подорожують по Кореї на поїзді. Korail Pass можна придбати відповідно до необхідного терміном використання (1, 2, 3, 4, 5 або 7 днів) під час подорожі. Володарі такого проїзного квитка можуть вільно здійснювати поїздки на всіх поїздах, керованих Національної залізничної корпорацією KORAIL, включаючи потяг-експрес КТХ протягом означеного періоду часу. Частота і кількість поїздок не обмежені.

Проїзний квиток Korail Pass класифікується 1 day pass, Consecutive PASS і Flexible PASS:

- 1 day pass - одноденний квиток
- Consecutive PASS - буває 3-х видів: дія проїзного на 3, 5 або 7 днів, наступних один за одним (3/5/7 днів поспіль)
- Проїзний з гнучким графіком - Flexible PASS - буває 2-х видів: 2 і 4-денний (можна вибрати будь-яких 2/4 дня) [2].

Таке нововведення дозволить популяризувати використання залізничного транспорту, збільшить рівень доходів Укрзалізниці за рахунок іноземних жителів і позитивно повпливає на туристичну сферу як області, так і країни в цілому.

Отже, можна стверджувати, що система організації транспортної логістики міста є застарілою, автобуси та тролейбуси зношеними та з численними поломками, а робота як водіїв так і кондукторів є неефективною. З викладеного матеріалу впливає наступне:

- доцільне максимальне запровадження електронних систем у роботі транспорту,

- викорінення такої професії, як кондуктор,з метою економії коштів, для можливого збільшення зарплат водіям, які відмовляються працювати за сьогоднішній рівень платні,і масово виїжджають;

- впровадження аналогів корейських проїзних карт для автобусів та поїздів;
- запровадження системи байкшерингу, як популяризації екологічних видів транспорту;

- виділення окремого транспорту для пільговиків;
- збільшення кількості самого транспорту, щоб нівелювати проблему сполучення у мікрорайоні «Східний» та поблизу Автовокзалу.

Що у сукупності позитивно повпливає на розвиток транспортної логістики міста.

Список використаної літератури

1.Коли українці пересядуть на велосипеди [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://delo.ua/business/kogda-ukraincy-peresjadut-na-velosipedy-333388/>

2.Транспорт в Сеулі .[Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.tourister.ru/world/asia/korea-republic-of/city/seoul/publications/631>

3.Громадський транспорт на роздоріжжі [Електронний ресурс] / Ю.Томчишин – Режим доступу до ресурсу : <https://zbruc.eu/node/76290>

4.Інтеграція України До Транспортно-Логістичної Системи Європейського Союзу[Електронний ресурс]/ Маловичко А.С. – Режим доступу до ресурсу: <http://bses.in.ua/journals/2016/7-2016/12.pdf>