

ЗАХОДИ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ГРОМАДСЬКОГО МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Питання підвищення ефективності роботи міського громадського пасажирського транспорту (МГПТ) відображено у багатьох наукових працях. Основна ідея цих робіт зводиться до того, що через нерівномірність пасажиропотоку на маршрутах ступінь використання місткості пасажирських транспортних засобів невелика. Це призводить до того, що перевізник виконує нерентабельні рейси. Частина фахівців особливу увагу приділили вивченню використання місткості пасажирських транспортних засобів. Вони встановили, що щодо наповнюваності на багатьох маршрутах діє закон Паретто – протягом 80% шляху використовується лише 20% місткості автобусів. Ці автори наводять відомості про динаміку зміни наповнюваності автобусів країн Євросоюзу та наголошують, що рівень зайнятості для автобусів сильно різниться між державами-членами. Наприклад, у Великій Британії автобус перевозить у середньому близько 9 осіб, тоді як у Франції цей показник становить близько 25. Відмінності між державами-членами вчені пояснюють різною організацією громадського транспорту (тарифи, частота, доступність тощо), а також формою власності автобусних підприємств. Крім того, існує значуща нерівномірність використання місткості пасажирських транспортних засобів за годинами доби та на деяких маршрутах за напрямками руху. Таким чином, видно, що проблема неефективного використання місткості пасажирських транспортних засобів актуальна за кордоном навіть у розвинених країнах. Для підвищення ефективності використання місткості пасажирських транспортних засобів низка авторів пропонує моделі розподілу автобусів різної місткості за маршрутами у різні години доби з урахуванням нерівномірності пасажиропотоків. Так, деякі фахівці вважають, що беззбитковість (нульова рентабельність) роботи громадського транспорту буде досягнута за коефіцієнта використання місткості 0,37. Для підвищення ефективності роботи громадського транспорту пропонується розподіляти наявні пасажирські транспортні засоби різної місткості за маршрутами з урахуванням потужності пасажиропотоку на них. Інша група дослідників вважає, що задля мінімізації сумарних витрат, пов'язаних з експлуатацією транспортної системи, необхідно вибирати оптимальну місткість транспортних засобів, а також оптимізувати інтервали руху. Однією з причин низького наповнення пасажирських транспортних коштів ці автори відзначають їхню неоптимальну місткість. При цьому, як правило, місткість завищена, що призводить до низького ступеня наповнюваності та збільшення інтервалів руху. Для вирішення таких завдань автори пропонують дворівневу математичну модель вибору рухомого складу необхідної місткості.

Ще одна гілка робіт, спрямованих на підвищення ефективності роботи громадського пасажирського транспорту, пропонує ранжування маршрутів за їх економічними показниками та виставлення їх на аукціон. Ці дослідники проводять ідею про те, що приватна форма власності, у тому числі і на транспорті, ефективніша, ніж державна. Тому пропонується передати процес надання послуги (перевезення) приватним перевізникам. Проте з огляду на аналіз зарубіжного досвіду автори рекомендують поєднувати і державну, і приватну форму автомобільних перевізників, між якими провадиться поділ обслуговуваних ними маршрутів на тендерній основі. При цьому на тендер виставляються одночасно рентабельні та нерентабельні маршрути, і переможець тендеру обслуговуватиме обидві категорії маршрутів, тобто. авторами пропонується проводити розподіл маршрутної мережі міста за принципом рівної пайової участі державного та приватного перевізників, попередньо категоруючи маршрути за ознакою соціальної значущості та прибутковості. Однак варто зауважити, що ця пропозиція не вплине на ефективність функціонування маршрутів з погляду підвищення самоокупності. Таке рішення лише дозволить знизити витрати бюджету на здійснення перевезень. Авторі вказують, що міський громадський транспорт є, як правило, збитковим і вимагає значних субсидій із бюджетів різних рівнів. Але це не скасовує необхідності з боку підприємств пошуку рішень, що дозволяють знизити збитки та вийти на рівень позитивної рентабельності виробничого процесу.

Таким чином, проведений аналіз досліджень показує, що для підвищення окупності роботи громадського пасажирського транспорту необхідно розробляти заходи, що дозволяють підвищити коефіцієнт пасажиронапруженості та знизити його розкид щодо середнього.