

УДК 656.1

**АНАЛІЗ ШЛЯХІВ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОГО
ОБСЛУГОВУВАННЯ НА ПРИКЛАДІ М. ДНІПРО**

**ANALYSIS OF THE WAYS OF IMPROVING THE QUALITY OF
TRANSPORT SERVICE ON THE EXAMPLE OF DNIPRO**

*М. І. Музикін, канд. техн. наук, К. О. Ольховик
Університет митної справи та фінансів (м. Дніпро)*

*М. I. Muzykin, PhD (Tech.), K. O. Olhovyk
University of Customs and Finance (Dnipro)*

На сьогоднішній день, покращення обслуговування пасажирів є ключовим аспектом у наданні транспортних послуг. Основними критеріями, що визначають якість пасажирських перевезень, є заповненість транспорту, час, витрачений пасажирами на дорогу, регулярність руху транспорту та частота дорожньо-транспортних пригод. Підвищення якості перевезень також передбачає заходи, спрямовані на зменшення часу в дорозі та підвищення комфорту поїздок [1].

Загальний час, який пасажир витрачає на поїздку, включає час на доходження до зупинки, очікування транспорту, посадку, перебування в транспорті та пішохідну частину шляху до пункту призначення.

Якість транспортного обслуговування пропонується оцінювати за допомогою коефіцієнта якості, який визначається як співвідношення між плановими та фактичними витратами часу на дорогу. Одним з основних показників якості транспортного обслуговування є загальний час, витрачений пасажирами на поїздку, від початку до кінця. Цей показник включає швидкість руху, щільність транспортної мережі, кількість пересадок, кількість транспортних засобів на лінії і т. і.

Регулярність руху транспорту також є важливим критерієм, оскільки вона впливає на час очікування транспорту пасажирами. Рейси вважаються регулярними, якщо вони відповідають встановленому середньому інтервалу руху. Нерегулярні рейси – це ті рейси, що мають відхилення від цього інтервалу. Тому для перевізників важливо дотримуватися графіка руху та оцінювати ефективність обслуговування в тому числі за таким показником, як рівномірність інтервалів руху.

Професор Д. С. Самойлов пропонує метод вибору рухомого складу, який базується на аналізі пасажиропотоку по маршрутах і визначенні оптимальної місткості транспорту. Цей метод дозволяє розподілити транспорт за маршрутами з урахуванням пасажирообігу та визначити

необхідну кількість транспортних засобів різної місткості, що дозволить отримати оптимальний інтервал між транспортними засобами [2].

Інтервал руху є ключовим елементом в управлінні рухом міського пасажирського транспорту. Він, разом з пасажиромісткістю, заповненістю транспорту та пасажиропотоком на зупинках, визначає якість обслуговування. Зменшення інтервалу руху покращує якість перевезень, але інтереси перевізників та пасажирів щодо інтервалу часто розходяться: перевізники прагнуть збільшити інтервали для зростання прибутків, тоді як пасажирів виграють від їх зменшення.

Організаційний розрахунок та впровадження оптимального інтервалу руху на міському пасажирському маршруті можливо здійснити за допомогою проєктів Договорів з перевізниками, які готує на госпрозрахунковій основі Департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради за поданням перевізників для розгляду на конкурсній комісії. З перевізником, проєкт Договору якого переміг на конкурсі, укладається відповідний Договір. На основі оптимальних інтервалів, що входять до Договору, перевізник розробляє реальні розклади для кожного транспортного засобу, яка буде працювати на маршруті. Розроблені розклади роботи транспортних засобів на маршруті перевізник передає у Диспетчерську службу, яка їх перевіряє на предмет відсутності протиріч з Договором, і надає розкладам надалі статус – Плановий розклад. Планові розклади заносяться до бази даних Міської пасажирської транспортної системи, даючи змогу за допомогою Автоматизованої системи диспетчерського управління (АСДУ) контролювати фактичне виконання перевізниками запланованих розкладів руху. АСДУ за допомогою технічних засобів збирає дані про порушення перевізниками запланованих розкладів руху в розрізі кожного транспортного засобу, маршрутів, видів транспорту, інтервалів часу доби, перевізників (в тому числі за АТП) і т.і.

Типовими порушеннями запланованих розкладів руху є: невихід транспортного засобу на маршрут, схід транспортного засобу з маршруту, прибуття транспортного засобу на зупинку раніше або пізніше запланованого моменту часу. Варто відмітити, що останні два порушення запланованих розкладів руху в умовах реального дорожнього руху в межах міста АСДУ фіксує як порушення тільки за умови, якщо відхилення від запланованого моменту прибуття транспортного засобу на зупинку перевищує заздалегідь визначений проміжок часу.

[1] Музикін М., Нестеренко Г., Стрелко О., Клочкова Н. Роль навігаційних систем в організації ефективної роботи автомобільного транспорту 2022 *International Conference on Innovative Solutions in Software Engineering (ICISSE)*, Vasyl Stefanyk Precarpathian National University, Ivano-Frankivsk, Ukraine, Nov. 29-30, 2022, pp. 82-85.

[2] Логачов Є. Г., Сокульський О. Є. Визначення та використання вартісної оцінки неякісних транспортних послуг, що надаються перевізником на маршруті МПТС. *Вісник НТУ*. К., 2011. № 24. С. 183-188.