

АНАЛІЗ ДОХОДІВ ВІД ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ РІЗНИМИ ВИДАМИ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

Розглянуто співвідношення перевезених пасажирів комунальним транспортом міста та маршрутними таксі, а також доходи від перевезення, які отримують власники маршрутів та комунальне підприємство.

Ключові слова: міський комунальний транспорт, маршрутні таксі, пасажирські перевезення.

Abstract

We consider the ratio of passengers and public transport city bus, as well as income from transportation, which are the owners of routes and utilities.

Keywords: urban public transport, taxis, passenger services.

Вступ

Формування сучасної маршрутної мережі пасажирського транспорту в українських містах відбувалося на основі, закладеної в радянську епоху, коли концепція містобудування була побудована на пріоритетному розвитку масового пасажирського транспорту, а дублювання маршрутів припускалося лише для підвищення надійності роботи транспорту.

Тенденції розвитку маршрутної мережі пасажирського транспорту за роки незалежності мають спільний характер для всіх українських міст, різниця між ними полягає лише в реалізації цих тенденцій в місцевих умовах конкретного міста. Спільність тенденцій зумовлена проведенням в Україні загальнодержавної політики переведення учасників транспортного процесу на ринкові взаємовідносини, приватизацію абсолютної більшості автотранспортних підприємств та фінансової привабливості роботи на міських маршрутах.

Результати дослідження

Наслідки цієї політики характерні для більшості міст України. Істотно скоротилися обсяги перевезень пасажирів тролейбусами, трамваями та автобусами у звичайному режимі руху, практично весь обсяг автобусних перевезень здійснюється автобусами малої пасажиромісткості та мікроавтобусами, які належать різним приватним перевізникам. Значна частина маршрутів в режимі маршрутного таксі дублює маршрути електротранспорту. Це призводить до зменшення пасажиропотоку на міському транспорті.

Автобуси в режимі маршрутного таксі на сьогоднішній день рухаються в основному по головних дорогах, що викликає велике їх завантаження та виникнення заторів. Істотною проблемою є відсутність взаємодії, узгодженості руху між міськими і приміськими транспортними засобами.

Дослідження мережі м. Вінниці, яке проводилось перед впровадження транспортної реформи показало, що міським електротранспортом і автобусами в загальному режимі руху, кількість яких складає 27 % від загальної, перевозилось 282 тис. пасажирів, що складало 63 % від загальної їх кількості.

Це свідчило про актуальність подальшого розвитку перевезень комунальним транспортом (тролейбусами, трамваями, автобусами великої місткості), оскільки в разі його зникнення перевезення пасажирів в місті маршрутними таксі навряд чи можливе в необхідних обсягах. Окрім того муніципальним транспортом в повному обсязі перевозяться пільгові категорії пасажирів, в той час як маршрутними таксі ці категорії практично не перевозяться.

Це призводить до того, що фінансовий голод, який відчувають муніципальні підприємства міст ще більше посилюється через те, що маршрутні таксі перетягують на себе платоспроможну частину пасажирів, що підтверджується результатами, які були отримані.

Нами було розглянуто розподіл пасажирів між видами транспорту на деяких напрямках перевезень. Наприклад, в напрямку Хмельницьке шосе – Залізничний вокзал працювали маршрут трамвая № 4 і маршрут № 34 в режимі маршрутного таксі.

Якщо розглянути кількість перевезених пасажирів в розрізі видів транспорту, то ми отримаємо картину, представлену на рис. 1, з якої видно, що близько двох третин пасажирів перевозяться трамваем в усі інтервали часу.

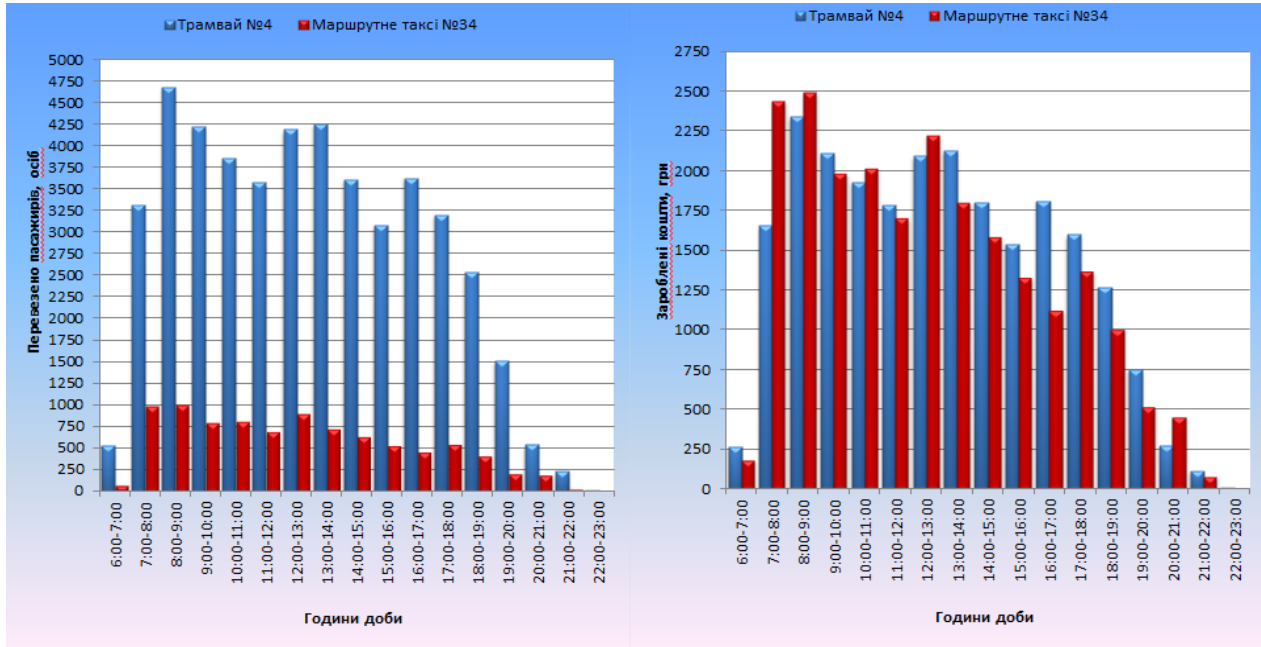


Рисунок 1 – Пасажиропотік та прибуток трамвая № 4 і маршрутного таксі на напрямку Барське шосе – Зал. Вокзал

Якщо ж побудувати цю залежність в вартісному вимірі з урахуванням вартості проїзду і перевезень пільгових категорій пасажирів, то отримаємо залежність, з якої видно, що доходи від перевезень, які отримані комунальним підприємством і власниками маршруту № 34, є практично однаковими.

Схожа картина спостерігалась і на напрямку Вишенька – Залізничний вокзал (рис. 2).

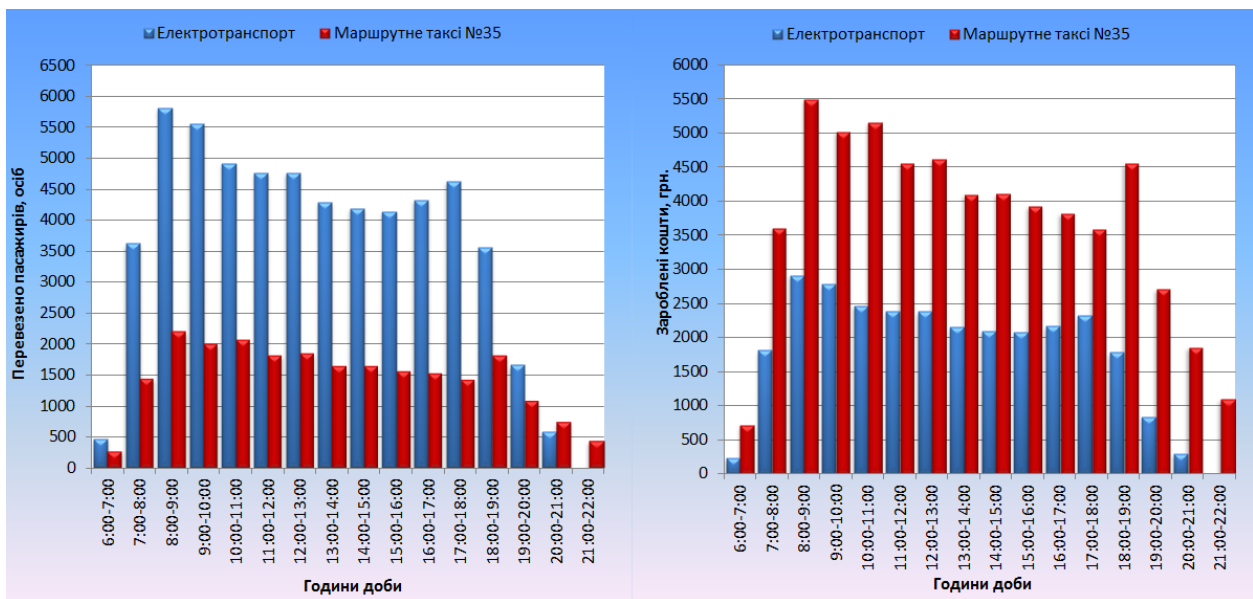


Рисунок 2 – Пасажиропотік та прибуток електротранспорту і маршрутного таксі на напрямку Вишенька – Залізничний вокзал

На цьому напрямку працювали тролейбус № 5, трамвай № 6 і маршрутне таксі № 35. Якщо розглянути обсяги перевезень електротранспортом і маршрутним таксі, то можна побачити, що обсяги перевезень електротранспортом вищі, ніж у 2 рази. У вартісному виразі картина прямо протилежна.

Однією із задач проведеної транспортної реформи у м. Вінниці було забрати дублювання маршрутними таксі магістральних маршрутів на яких працює комунальний пасажирський транспорт, за умови збільшення на цих маршрутах кількості комунального транспорту, який зміг задовільнити повністю попит на перевезення пасажирів. В результаті прибутки від перевезення на магістральних маршрутах міста отримало комунальне підприємство, що в свою чергу дозволило розвивати матеріально-технічну базу підприємства та ремонтувати і модернізувати рухомий склад.

Висновки

Отже можна зробити висновок, що вирішення задачі маршрутизації займає головне місце в організації роботи мережі пасажирського транспорту загального користування, тому що створює базу на основі якої приймаються інші, більш детальні рішення, що стосуються роботи міського транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Амоша О.І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О.І. Амоша, О.С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010. – № 4. – Т. 6. – С. 179–189.

2. Сафронов Э.А. Транспортные системы городов и регионов : [учебное пособие] / Э.А. Сафронов. – М. : АСВ, 2005. – 272 с.

3. White BooN Transport. Roadmap to A Single European Transport Area – Towards A Competitive And Resource Efficient Transport Syst [Електронний ресурс]. – Режим доступа : [http://www. transport-uNraine.eu/node/56](http://www.transport-uNraine.eu/node/56) (дата звернення 01.03.2017). – Назва з екрана

Цимбал Сергій Володимирович, канд. техн. наук, доцент кафедри автомобілів і транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: tsymbal_s_v@ukr.net;

Білик Максим Сергійович — студент групи 1АТ-16м, факультет машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: mysegagames@gmail.com.

Tsymbal Sergiy V., – Ph.D., Associate Professor of cars and transport management, Vinnitsia National Technical University, Vinnitsia, e-mail: tsymbal_s_v@ukr.net;

Bilyk Maksym S. — student group 1AT-16m, Faculty for Machine Building and Transport, Vinnitsia National Technical University, Vinnitsia, email : mysegagames@gmail.com.