

4. У виконаній нами роботі сформульовані методичні принципи розв'язання практичних задач з оптимізації й управління функціонування транспорту на міжнародних лініях сполучення, на основі яких: запропоновані заходи щодо вдосконалення методів оптимізації функціонування автотранспорту; обґрунтовані критерії оцінки стану й оптимізації роботи рухомого складу при взаємодії різних видів транспорту при транспортування агропродукції; розроблено алгоритм комплексної оцінки оптимізації роботи транспорту при міжнародних перевезеннях;
5. Розглянуті в роботі об'єктивні передумови складають вихідний фундамент поширення логістичної концепції в сферах виробництва і обігу агропродукції.

Результати аналізу логістичних ланцюгів при перевезенні вантажів у міжнародному сполученні показують, що ситуація, пов'язана з використанням транспорту, об'єктивно вимагає створення і термінового впровадження принципово нової науково обґрунтованої системи стратегічного управління вантажопотоками, заснованої на логістичних принципах руху агропродукції.

[1] Омельченко, О. Д. Створення логістичної системи керування вантажопотоками на залізничному транспорті [Текст] : Зб. наук. пр. ДЕГУТ. Сер. Транспортні системи і технології. О. Д. Омельченко, С. О. Артем-чук // - 2007. - Вип. 12. - С. 141-145.

[2] Бондарев, С. І. Обґрунтування математичної моделі тривалості рейсу при міжнародних автоперевезеннях [Текст] : Восточно-Европейский журнал передовых технологий / С. І. Бондарев. 2013. – Т. 1, № 4 (61). – С. 52–55.

[3] Бондарев, С. І. Логістичні аспекти управління автотранспортом при міжнародних автоперевезеннях [Текст] : Збірник тез доповідей. II Міжнародна науково-практична конференція «Автомобільний транспорт та інфраструктура» / С. І. Бондарев. 2019. – С. 63-66.

[4] Zagurskiy, O.M. Food supply transport and logistics system organizations [Текст] : Machinery & Energetics // O.M. Zagurskiy & T. S. Zhurakovska. 2021, v. 12(4), - P. 53-59.

[5] S. I. Bondariev (2021). ALGORITHM FOR OPTIMIZATION OF PRODUCTION PROCESSES AND PASSENGER TRANSPORTATION OPERATIONS. Machinery & Energetics, 12(4), 95-101.

УДК 631.15:658.27

ОЦІНКА ЯКІСНИХ ПОКАЗНИКІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ГРОМАДСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

EVALUATION OF TRANSPORTATION QUALITY INDICATORS BY PUBLIC TRANSPORT

***І.В. Рожошенко, канд. техн. наук С.І. Бондарев**
Національний університет біоресурсів і природокористування України (м. Київ)*

***I.V. Rozhoshenko, S.I. Bondariev, PhD (Tech.)**
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine (Kyiv)*

Відомо, що варіативними поняттями у сучасній дослідницькій традиції є «транспортна поведінка» та «мобільність». У наших дослідженнях визначено концептуальні та методологічні відмінності між цими поняттями. Існує дві

інтерпретації: управлінський та теоретико-практичний потік. Управлінський - це мобільність, теоретико-практичний - рухливість. Саме поняття «транспортна поведінка» інтегрує результати кількісних та якісних методів дослідження як ланцюг взаємодіючих актів між пасажиром й транспортною інфраструктурою. Споживча цінність транспортних послуг є основним фактором використання транспорту і транспортної «поведінки». Оскільки цінність для пасажирів - це межа між очікуваннями та «жертвами» пасажирів. Тому виникає питання ціна – якість транспортної послуги. Мобільність пропорційна рівню життя населення, культурі побуту, розвитку продуктивних сил і, найголовніше, розвитку самої транспортної інфраструктури [1].

Транспортні потреби визначаються рівнем транспортної мобільності населення. Мобільність може визначатися співвідношенням кількості пасажирів транспорту до кількості мешканців певної території, індивідуальною мобільністю окремих груп пасажирського населення (студенти, працівники, пенсіонери та ін.) та метою поїздки. Показники мобільності вказують на те, як часто певний сегмент пасажирів користується послугою [2, 3]. Стандарти якості на пасажирських перевезеннях регулюються законодавчими нормами [3]. Однак сама якість не вкладено в контексті оцінки користувачами цих послуг.

Транспортні компанії переважно орієнтуються на стандарти якості, ніж на потреби пасажирів. Для кожної з цих сфер оцінювання система визначає набір критеріїв оцінювання на одному з трьох рівнів [4]: комбіновані характеристики якості; елементарні характеристики якості; «сигнальні» характеристики якості.

Таким чином, із зазначеного зробимо висновок, що внутрішня реальність якості надання пасажирської послуги на громадському транспорті є продуктом відносно суб'єктивним у ряді їх характеристик.

Тому нами запропоновано власне обґрунтування якісних показників транспортної послуги на громадському пасажирському транспорті на основі проведених чисельних досліджень різних соціальних груп населення у великих містах України. Для уніфікації показників якості нами проведений ABC аналіз по основним групам населення - студенти, населення, яке використовує громадський транспорт за діловою спрямованістю, пенсіонери та ін. (табл. 1).

Таблиця 1. Результати проведеного АВС аналізу якісних показників перевезень

Критерій якості транспортної послуги	Доля респондентів по		Категорія АВС
	якості, %	групам, %	
Ціна послуги	17		А
Швидкість переміщення	15		А
Інтервали руху	13	57	А
Наявність вільного простору в салоні	13		А
Пішохідна доступність	10		А
Зручність розкладу	9		В
Надійність транспортного засобу (безпека)	8	29	В
Інформативність (розклад, схема маршруту)	6		В
Розміщення зупинок в центрах тяжіння пасажирів	5		С
Комфорт (мікроклімат, освітлення, якість салону тощо)	2	14	С
Робота водія і кондуктора (вічливість, охайність тощо)	2		С
Всього	100	100	

Як бачимо, показники в категорії «А» набрали майже в 2 рази більше балів ніж «В» і аналогічно відношення груп «В» і «С». «Надійність транспортного засобу (безпека)» оцінений і є у групі «В» (8 %). Більшість пасажирів вважають, що цей показник має бути контрольований організаторами перевезень.

Також проведені опитування пасажирів щодо ціни на перевезення. Їхня думка розділилась по соціальним групам населення, але загальна тенденція майже однакова. Зрозуміло, що наявним на даний час громадським транспортом постійно користуються громадяни у яких цей транспорт являється єдиним видом транспорту і вони мають середній і нижче середнього достаток. Левова частка респондентів готові платити більше за квиток, особливо, якщо будуть задовольнятися показники якості групи «А».

[1] Лойко Д.П. Управління якістю [Текст]: навч. посіб. – 2-е вид. / Д.П. Лойко, О.В. Вотченкова, О.П.Удовіченко, М.А. Котляр. - Львів: «Магнолія 2006», 2010. – 336 с.

[2] Марчук, І. І. Формування критеріїв забезпечення системної ефективності пасажирських перевезень [Текст] : Вісник Національного транспортного університету / І. І. Марчук.– К.: Вип. 9, 2004. – С. 238–242.

[3] Вдовиченко, В. О. Оцінка ресурсних можливостей міського пасажирського транспорту [Текст] : Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень. / В. О. Вдовиченко. – Дніпропетровськ.: – Вип. 8. 2014– С. 35–39.

[4] Бондарев, С. І. Актуальні проблеми на пасажирському транспорті та взаємовідносин з державою [Текст] : Збірник тез доповідей. VI Міжнародна науково-практична конференція «Автомобільний транспорт та інфраструктура» // С. І. Бондарев. – К.: 2023. – С. 14-16.