

ною розмірністю в єдиній системі інваріантів і вимірюють основні якості системи і всіх її підсистем, управління якими необхідно і достатньо для досягнення мети системи.

Існують різні підходи до вибору критеріїв оцінки ефективності організації дорожнього руху. Всі критерії розділені на три основні групи: критерії аварійності; критерії, що характеризують економічні витрати; критерії, що охоплюють параметри транспортного потоку.

Всі ці критерії можна застосувати й для оцінки ефективності функціонування ВДМ. З точки зору можливості оперативної оцінки рекомендується використовувати критерії третьої групи, до яких відносять інтенсивність, щільність, характеристики швидкісного режиму транспортного потоку, час затримок транспортних засобів, довжину черг перед перехрестями, пропускну здатність мережі.

Так, ефективність функціонування ВДМ міста зручно оцінювати так званою «дорожньої роботою» - тобто кількістю ТЗ, що пройшли по одній смузі через заданий перетин дороги в певний період часу (місяць, квартал, рік).

Таким чином, чим вище інтенсивність руху на ділянці дороги, тим, відповідно, вище і «дорожня робота». Однак, максимум інтенсивності досягається при виникненні на дорозі затору, що неприйнятно для забезпечення безперебійності дорожнього руху (ДР), тому для підвищення об'єктивності оцінки функціонування ВДМ необхідний ще один критерій. В якості такого критерію можна використовувати час перебування автотransпортних засобів на ВДМ.

## **ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМКИ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ У МІСТАХ УКРАЇНИ**

*Кривиун Т.В.*

*Науковий керівник – Копитков Д.М., канд. пед. наук, доцент*

Успішне вирішення проблеми сталого розвитку сучасних міст, в яких сконцентрована найбільша частина населення і створюється найбільша частка валового внутрішнього продукту, багато в чому залежить від сталого розвитку міського пасажирського транспорту. Основні напрямки сталого розвитку міського транспорту в різних країнах, регіонах і містах характеризуються спільністю цілей і способів досягнення. Це дозволяє стверджувати, що сталий розвиток міського пасажирського транспорту відноситься до числа глобальних проблем.

В нашій країні розвиток міського пасажирського транспорту тривалий час здійснювався з урахуванням, переважно, економічних (доходи, витрати) і об'ємних (обсяги перевезень, транспортна робота)

результатів. Проблеми належного забезпечення якості, екологічні та соціальні наслідки функціонування міського транспорту лише декларувалися, але фактично не враховувалися під час організації його роботи. До того ж, використання дефіцитних міських земель ніяк не пов'язувалося з належним розвитком пасажирського транспорту і стійким розвитком територій. В результаті накопичилися суттєві протиріччя, розв'язання які потребує нових підходів або концепцій.

Сучасною концепцією комплексного вирішення зазначених протиріч, ефективного розвитку територій і міського транспорту є сталий розвиток. Цей підхід заснований на комплексній оцінці не тільки техніко-економічних, але й інших результатів функціонування цього виду транспорту: екологічних та соціальних наслідків, якості перевезень, ресурсних можливостей і ресурсозберігаючих технологій, застосовуваних на міському пасажирському транспорті, раціональному використанні території і т.д.

Характерними особливостями сталого розвитку пасажирського транспорту сучасних міст є: удосконалення роботи громадського пасажирського транспорту (виділені смуги для руху пасажирського транспорту, сучасні системи диспетчеризації та контролю руху, розвиток систем масового транзиту, будівництво мультимодальних транспортно-пересадочних вузлів, впровадження сучасних систем оплати проїзду та довідково-інформаційних систем); мінімізація потреби в транспортних пересуваннях і "випрямлення" шляхів слідування пасажирів; забезпечення транспортної доступності на всіх етапах пересувань міського населення; оновлення парку рухомого складу і використання високоекологічних пасажирських транспортних засобів; контроль екологічних характеристик палив, що використовуються для виконання перевезень; паркувальна політика, що містить у собі створення перехоплюючих парковок.

Розвиток складових сталого функціонування пасажирського транспорту в містах України передбачено в сучасному законодавстві країни у законах, зокрема, "Про транспорт", "Про міський електричний транспорт", "Про автомобільний транспорт", "Про дорожній рух", "Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року", постановами обласних та міських органів влади. Проте, у поточний час детальна розробка концепцій сталого розвитку транспорту для міст України являє собою актуальну, але складну науково-правову проблему, для розв'язання якої необхідно забезпечити спільне подання результатів різної природи (технічних, технологічних, економічних, екологічних, соціальних). Відповідним чином слід також перебудувати систему оподаткування і методичні основи розрахунку соці-

ально-економічної ефективності проектів у галузі функціонування міського пасажирського транспорту.

До того ж, успішна реалізація ідей сталого розвитку територій, міст і їх транспортних систем можлива тільки при відповідній перебудові системи освіти фахівців. Ця система повинна забезпечити наявність у фахівців компетенцій, що дозволяють перейти при управлінні зазначеними складними системами від декларації економічних, екологічних, соціальних, містобудівних та інших проблем, до їх дієвого вирішення для підвищення якості життя людей в умовах досягнення надійного зберігання навколишнього середовища.

## **НАДІЙНІСТЬ ПОСЛУГ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ГОЛОВНА СКЛАДОВА ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ОБСЛУГОВУВАННЯ**

*Кудальцев В.О.*

*Науковий керівник – Копитков Д.М., канд. пед. наук, доцент*

Рівень розвитку міського пасажирського транспорту (МПТ) має водночас економічне й соціальне значення в їх єдності і взаємозв'язку. До економічних наслідків функціонування МПТ можна віднести ефект, що отримується від зниження втрат часу в галузях матеріального виробництва і невиробничій сфері через ріст продуктивності суспільної праці, підвищення якості продукції завдяки зниженню транспортної втоми працівників, економії коштів на розвиток соціальної інфраструктури через підвищення рівня її концентрації. До соціальних наслідків транспортного обслуговування населення відносять збільшення вільного часу пасажирів, поширення можливостей для користування послугами культурно-освітницьких закладів, покращення здоров'я людей і т.і.

Питання підвищення рівня обслуговування споживачів в ринкових умовах щільно пов'язані з проблемою якості послуг. За сучасних ринкових умов пропонується вводити споживчу оцінку якості для сфери послуг, де на даний момент накопичено небагато досвіду. В цій сфері розробка систем якості обмежується технократичним підходом до оцінки матеріальної бази, тоді як методи оцінки споживчого ефекту тільки починають розвиватися.

Проблема якості в умовах ринкової економіки відіграє важливу роль. Щодо міських пасажирських перевезень, то необхідність забезпечення високої якості транспортного обслуговування пасажирів безпосередньо встановлена відповідними законодавчими актами, наприклад, "Про міський електричний транспорт", "Про автомобільний