

припускає роздачу працездатним пасажиром віком від 18 до 65 років анкет з переліком питань, передусім, стосовно часу, який потребується пасажиру як робітнику до пристосування до фізичних або психічних (розумових, візуальних, емоційних) навантажень на робочому місці. До переваг анкетного опитування відносяться: порівняльна економічність; можливість охоплення великих груп людей; хороша формалізація результатів; мінімальний вплив дослідника на опитуваного; оперативність; можливість виключення помилок та суб'єктивності думок респондентів через перевірку якості отриманих результатів методами математичної статистики.

ЩОДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ ЧАСУ ПРИ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Кориунов М.Р.

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

Функціонування міського пасажирського транспорту завжди супроводжується значним соціальним ефектом. У зв'язку з цим, в умовах ринкової економіки виникає проблема кількісного вимірювання такого ефекту. Якщо розглядати лише економічні показники роботи міського пасажирського транспорту, наприклад, дохід, то ця оцінка враховуватиме лише часткові результати перевезень, нехтуючи соціальними, найважливішим з яких є вільний час людини. Пасажир, як працівник будь-якої галузі економіки, витрачає доволі великий час на виготовлення продукції чи послуг. Таким чином, правильна оцінка часу, який міг би бути використаний на виробничі потреби, є найважливішою. На громадському транспорті вартість такого часу визначається як вартість пасажиро-години.

Існує кілька підходів до визначення вартості пасажиро-години, в яких розглядаються наступні показники: 1) національний дохід або чиста вартість продукції або послуг, виготовлених за 1 годину робочого часу; 2) оцінка власного часу безпосередньо пасажиром; 3) відсоток втрати продуктивності праці пасажира через втому внаслідок поїздки з використанням міського пасажирського транспорту; 4) середня заробітна плата пасажира за 1 годину роботи; 5) відсоток від зарплати або доходу домогосподарства, що дорівнює приблизно 30 %. Коротко розглянемо всі підходи. Підхід (1) не враховує якість роботи та навички працівника. Підхід (2) не виключає значного ступеня суб'єктивності оцінки пасажиром вартості свого часу. Підхід (3) дозволяє оцінити втрату продуктивності лише у працівників робітничих спеціальностей й вимагає наявності коштовного медичного обладнання. Підхід (4)

враховує лише заробітну плату працівника без урахування будь-яких інших показників (наприклад, параметрів процесу перевезення). Підхід (5) не пояснює значення 30 % вартості з економічної або технологічної точки зору організації міських пасажирських перевезень.

Отже, в результаті аналізу підходів до визначення вартості пасажирської години, слід зробити висновок, що автори пропонують дуже різні за змістом способи вирішення цієї проблеми, які, в цілому, не дозволяють однозначно обчислити значення цього показника. Вищезазначені підходи також мають загальний недолік – окрім підходу (3) вони не враховують експлуатаційні показники міських пасажирських перевезень (наприклад, параметри поїздки) та їх вплив на пасажирів, що, в більшості випадків, може зменшити продуктивність його праці, змінити психоемоційний стан і, можливо, певним чином змінити й вартість часу, проведеного в міському транспорті.

В той же час, в багатьох дослідженнях лише зазначається необхідність використання вартості пасажирської години для оцінки ефективності проектних рішень або інновацій в пасажирському транспорті, передусім, пов'язаних зі зміною часу поїздки (зміна маршруту руху, експлуатація нового рухомого складу, відкриття нових маршрутів або використання нових видів транспорту тощо), однак, не наводиться методика обчислення даного показника.

Таким чином, потрібний єдиний універсальний підхід, який би всебічно відображав вплив параметрів процесу перевезень на пасажирів і поєднував різні за своїм походженням показники. Наприклад, економічні (вартість експлуатації пасажирського транспортного засобу за 1 годину роботи), технологічні (місткість транспортного засобу та ступінь її використання, експлуатаційну швидкість руху) та соціальні (час очікування, відстань поїздки та ін.). У такому випадку можливо було б порівняти витрати часу пасажирів, виражені в грошовій оцінці, з витратами транспортного підприємства на перевезення, й визначити шляхи підвищення ефективності пасажирських перевезень у містах.

ОЦІНКА РІВНЯ ВИКОРИСТАННЯ ПАРКУ АВТОМОБІЛІВ ПІД ЧАС ОБСЛУГОВУВАННЯ ЗАМОВЛЕНЬ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Плигун О.А.

Науковий керівник – Самчук Г.О., канд. техн. наук

Основною метою транспортних компаній є надання якісних послуг з мінімальними витратами, що, в свою чергу, залежать від раціональної кількості автомобілів у складі автопарку.