

+

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ ТА НАУКИ УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ МИХАЙЛА ОСТРОГРАДСЬКОГО

**Підвищення якості соціальних послуг, що надаються
населенню на рівні територіальних громад
(транспортні послуги на прикладі м. Кременчука)**

Конкурсна робота студентів 1 курсу
Економічного факультету, денної форми
навчання

групи ФК-08-1

Шевченко Владислава Вікторовича

групи ОА-08-1

Петченко Марини Володимирівни

Науковий керівник:

Малько Марина Валентинівна,

аспірант, асистент

кафедри «економічна теорія»

КДПУ ім. М. Остроградського.

Кременчук

2008

ЗМІСТ

Вступ.....	3
РОЗДІЛ 1. Теоретичні основи транспортної інфраструктури України	
1.1. Закони та нормативні акти що координують діяльність транспортної системи України.....	5
1.2. Транспорт – сутність, функції та види.....	6
1.3. Транспортна система - сутність, складові та основні показники.....	9
1.4. Види транспорту України та їх характеристика.....	10
РОЗДІЛ 2. Аналіз розвитку системи транспортних послуг в Україні (Полтавській області, місті Кременчуці)	
2.1. Аналіз динаміки транспортних перевезень в Україні в період з 2004 по 2007 рр.....	13
2.2. Аналіз стану та рівня розвитку транспортної системи у Полтавській області.....	15
2.3. Кременчуцька транспортна система – складова транспортної інфраструктури Полтавської області.....	19
РОЗДІЛ 3. Виявлення слабких сторін у сфері транспортних послуг та впровадження науково – практичних розробок спрямованих на покращення якості надання транспортних послуг населенню м. Кременчука.....	
Висновки.....	35
Список використаної літератури.....	38
Додатки.....	40

Актуальність роботи. Транспорт посідає одне з головних місць у нашому житті. Ним ми користуємося майже кожного дня, не залежно від того, якою є сфера нашої діяльності. Будь-хто: школяр чи студент, працююча людина чи пенсіонер – кожен користується громадським транспортом. Він є своєрідною «кровоносною системою» великого організму – країни, області міста. З цього випливає, що попит на транспорт є, і він досить великий. А там, де є попит у ринковій економіці, неодмінно з'являється пропозиція. Тобто, пропозиція транспорту також стає високою. Але не завжди виконується рівняння кількість = якість. А саме, стабільна та якісна робота усіх видів транспорту є невід'ємною умовою нормального функціонування економіки міста, області, країни. І проблеми, які виникають у цій сфері залишають відбиток у транспортній галузі, а отже і впливають на економіку держави в цілому.

Враховуючи досвід провідних країн світу, які вже давно пройшли цю кризову стадію і знаходяться на шляху перспективного розвитку, кожен із нас в своєму місті не залежно від територіальних масштабів не повинен залишатися осторонь існуючих проблем. Оскільки, перспективність, прогресивність, надійність будь-якої системи залежить від населення, а в єдності ми сприяємо та підвищуємо рівень можливостей нашої країни конкурувати і вийти на міжнародний рівень. Тому, на нашу думку, питання удосконалення транспортних послуг в територіальному аспекті є актуальним на сьогодні. У зв'язку з цим виникають потреби пошуку нових шляхів у вирішенні існуючих проблем і вдосконалення функціонування існуючого механізму транспортних послуг у сьогоденні.

Головною метою роботи є теоретичне вивчення особливостей транспортної системи та оцінка якості надання транспортних послуг в м. Кременчуці в складі Полтавського регіону, виявлення існуючих проблем у сьогоденні та розробка і впровадження ідей спрямованих на удосконалення шляхів покращення якості транспортних послуг (на прикладі м. Кременчука).

Основними задачами роботи є:

1. дослідження теоретичних основ транспортної інфраструктури України;
2. вивчення законодавчої бази України що координує транспортну діяльність в країні;
3. проведення аналізу динаміки функціонування транспортної системи;
4. визначення питомої ваги транспортних послуг у загальній системі соціальних послуг у розрізі регіонів країни;
5. оцінка якості надання транспортних послуг (на прикладі м. Кременчука);
6. проведення анкетування серед населення м. Кременчука
7. виявлення існуючих недоліків у сьогоденні в транспортній інфраструктурі міста у наданні соціальних послуг.
8. розробка та впровадження відповідних засобів, спрямовані на усунення існуючих проблем та визначення економічної ефективності запропонованого.

РОЗДІЛ 1. Теоретичні основи транспортної інфраструктури України

На нашу думку дослідження доцільно розпочати з теоретичних основ, а саме визначення основних існуючих понять та специфіки функціонування транспорту обраної території та транспортної інфраструктури в цілому. Дані теоретичні основи базуватимуться на діючій законодавчій та нормативній базі України.

1.1. Закони та нормативні акти що координують діяльність транспортної системи України

Для того, щоб зрозуміти сутність і функціонування транспортної системи та особливості надання транспортних послуг в Україні, ми дослідили законодавчу та нормативну базу:

1. Закон України «Про транспорт» № 232/94-ВР від 10.11.94 (зі змінами і доповненнями).
2. Закон України «Про автомобільний транспорт» № 2344-III від 5.04.2001 (зі змінами і доповненнями).
3. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.2004 (зі змінами і доповненнями).
4. Закон України «Про дорожній рух» № 3353-XII від 30.07.1993 (зі змінами і доповненнями).
5. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо Державної спеціальної служби транспорту» № 3428-IV від 9.02.2006 (зі змінами і доповненнями).
6. Закон України «Про Державну спеціальну службу транспорту» № 1449-IV від 5.02.2004 (зі змінами і доповненнями).
7. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» № 194-XIV від 20.10.1998 (зі змінами і доповненнями).

8. Закон України «Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху» від 23.12.1993 (зі змінами і доповненнями).

9. Наказ Міністерства транспорту України від 25.06,2003 року № 461 «Про затвердження Методичних рекомендацій визначення рівня тарифів на послуги пасажирського автотранспорту загального користування».

10. Постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.2007 року № 1184 «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту».

11. Інші.

1.2. Транспорт – сутність, функції та види

Транспорт – специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва і сфери обслуговування, яка забезпечує потреби господарства і населення з усіх видів перевезень. Це матеріальна основа розвитку виробничо-технологічних внутрішніх і зовнішніх зв'язків країни. Він бере участь у перевезенні сировини, напівфабрикатів, матеріалів, готової продукції та доставці їх споживачам, а також перевозить пасажирів. Транспорт є необхідною умовою територіального поділу праці, спеціалізації районів, їх комплексного розвитку.

Транспорт – важлива складова частина ринкової інфраструктури, бо створює умови для формування загальнодержавного і місцевих ринків. Важливе значення транспорт має і у вирішенні соціально-економічних проблем. Забезпеченість території розвиненою транспортною системою – важливий критерій високого рівня її освоєння, фактор залучення населення і виробництва та розвитку інтеграційних процесів.

Зазначимо основні поняття, які є базовими в нашому дослідженні згідно з Законом України «Про автомобільний транспорт»:

- пасажирські перевезення - перевезення пасажирів легковими автомобілями або автобусами;

- автомобільний транспорт - галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами;

- автомобіль - колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт;

- автомобільний транспортний засіб - колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій;

- автомобіль легковий - автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включно;

- автобус - транспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять з місцем водія включно;

- автобусний маршрут - шлях проходження автобуса між початковим та кінцевим пунктами з визначеними місцями на дорозі для посадки висадки) пасажирів;

- автобусний маршрут міський - автобусний маршрут, який не виходить за межі території населеного пункту;

- автобусний маршрут приміський - автобусний маршрут, який з'єднує населені пункти і протяжність якого не перевищує 50 км;

- автобусний маршрут міжміський - автобусний маршрут, який з'єднує населені пункти і протяжність якого перевищує 50 км;

- автобусний маршрут міжнародний - автобусний маршрут, який перетинає державний кордон України;
- автобусний маршрут загального користування - автобусний маршрут, на якому здійснюють регулярні пасажирські перевезення;
- автобусний маршрут спеціальних перевезень - автобусний маршрут, на якому здійснюють регулярні спеціальні пасажирські перевезення;
- автобусний маршрут нерегулярних перевезень - автобусний маршрут, на якому здійснюють нерегулярні пасажирські перевезення;
- автомобільний перевізник - фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами;
- внутрішні перевезення - перевезення пасажирів і вантажів між населеними пунктами, розташованими на території однієї держави;
- нерегулярні пасажирські перевезення - перевезення пасажирів автобусом, замовленим юридичною або фізичною особою з укладанням письмового договору на кожну послугу, в якому визначають маршрут руху, дату та час перевезень, інші умови перевезень та форму оплати послуги, або перевезення за власний кошт;

Найважливіша функція транспорту – переміщення людей і вантажів. Звідси впливає поділ транспорту за видами роботи та об'єктами переміщення на пасажирський і вантажний. За призначенням виділяють транспорт загального користування, відомчий, а також особистого користування. За середовищем переміщення розрізняють такі види засобів пересування: залізничний, автомобільний, гужовий, в'ючний (наземний), морський, річковий, озерний (водний), авіаційний (повітряний), трубопровідний, електронний.

1.3. Транспортна система - сутність, складові та основні показники

Усі види транспорту є складовими єдиної транспортної системи. Транспортна система – територіальне поєднання взаємопов'язаних видів транспорту, які, взаємодіючи спільно, найповніше задовольняють потреби народного господарства та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів. Роботу транспорту забезпечує транспортна інфраструктура – економічно збалансована сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, закладів управління і зв'язку, різноманітного технічного обладнання.

Транспорт об'єднує рухомий склад та дорожню мережу. Територіальна структура транспорту складається з транспортної мережі, транспортних центрів та вузлів. Вузлами в більшості випадків є великі населені пункти, де перетинаються магістралі різних видів транспорту і здійснюються великі обсяги вантажно-розвантажувальних робіт, перевалка вантажів. Транспортні вузли та центр, де сходяться, перетинаються, розгалужуються не менше ніж дві-три лінії одного або двох видів транспорту (залежно від видів транспорту), поділяються на залізнично-автодорожні (Харків, Львів), залізнично-водно-автодорожні (Одеса, Київ, Миколаїв, Херсон), водно-автодорожні (Ялта, Алушта, Канів). У кожному з цих вузлів може бути ще й повітряний та трубопровідний транспорт.

Основними показниками роботи транспорту є вантажообіг, який вимірюється в тонно-кілометрах, і пасажирообіг – вимірюється, відповідно, у пасажиро-кілометрах. Вантажообіг – це кількість вантажу, що перевозиться за певний період на певну відстань. Транспорт України через особливості її геополітичного положення має значне міждержавне значення, яке з часом зростатиме. Розширюються зв'язки не тільки в напрямку “схід - захід”, а й “північ-південь”, починає формуватися мережа так званих транзитних транспортних коридорів.

1.4. Види транспорту України та їх характеристика

В Україні розвинені всі види транспорту. Об'єднана транспортними центрами і вузлами дорожня мережа разом з рухомим складом, портами, складськими та іншими господарствами утворюють транспортний комплекс держави.

Види транспорту в Україні:

1. Залізничний транспорт є становим хребтом транспортної системи України. Перевезення вантажів та пасажирів виконують Донецька, Придніпровська, Південна, Південно-Західна, Львівська та Одеська залізниці, в складі яких функціонує 459 лінійних підприємств (локомотивні та вагонні депо, дистанції колії, енергопостачання, сигналізації та зв'язку тощо). Україна має у кількісному вимірі достатній парк майже всіх видів вантажних вагонів, локомотивів, резерви пропускної спроможності ліній і переробної потужності станцій. Основні виробничі фонди (ОВФ) залізниці складають біля 9% вартості всіх галузей народного господарства України. Залізничний транспорт України по загальній довжині шляхів (23 тис.км.) займає четверте місце у світі (після США, Росії, Канади). По вантажообігу він виконує основні обсяги перевезень - 40-50, а по пасажирообороті є незаперечним лідером на нього приходить 50-70% загального обсягу перевезень.

2. У перевезеннях на невелику відстань поза конкуренцією перебуває автомобільний транспорт. Його великою перевагою є те, що він майже не залежить від природних умов і може доставляти вантажі від “дверей до дверей”. За густотою автодоріг (280 км на тис. км.²) з твердим покриттям Україна займає перше місце серед країн СНД.

Автомобільний транспорт утримує перше місце за перевезенням пасажирів та друге – за вантажообігом. Протяжність автошляхів – майже 170 тис. км (155 тис. км доріг має тверде покриття), якість їх за європейськими стандартами – незадовільна. Недосконалий автопарк, відсутність необхідного сервісу на дорогах, високі ціни на бензин роблять автотранспорт одним з найдорожчих видів транспорту.

3. Міський пасажирський транспорт включає метрополітени, трамваї, тролейбуси, автобуси, таксі. Метро є у Києві, Харкові, Дніпропетровську. У 24 місцях України загальна протяжність трамвайних копій складає 2,2 тис. км. Протяжність тролейбусних ліній складає 4,2 тис. км.

Понад 400 міст і сіл України мають автобуси загального користування для внутрішньо міських перевезень. У 164 містах працюють легкові таксі.

4. Морський транспорт в Україні має сприятливі умови для розвитку. Загальна довжина морської берегової лінії становить понад 2000 км. Між Іллічевськом та болгарським портом Варна діє паромна переправа довжиною 435 км.

Найважливіші морські порти України є: Одеса, Ізмаїл, Іллічевськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Маріуполь, Бердянськ, їх всього 18, перевантажувальних комплектів - 175, судоремонтних заводів - 8. Морський транспорт України складається з Чорноморського, Азовського, Українсько - Дунайського пароплавств, які володіють транспортним флотом сумарною вантажністю 5,2 млн. тонн та пасажирським флотом на 9,9 тис. місць.

Потреба України крім танкерів та газозовів становить 117 вантажних транспортних суден вантажністю 1,1 млн. тонн та 11 пасажирських суден на 4,5 тис. місць.

5. Річковий транспорт починається з судноплавного Дніпра, Дунаю та інших річок. Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4,4 тис. км., у тому числі з освітлювальною та світло відбивною обстановкою 3,9 тис. км.

Річковому транспорту для забезпечення намічених обсягів перевезень потрібно 120 тис. тонн самохідного вантажного та 195 тис. тонн несамохідного вантажу.

6. Повітряний транспорт перевозить вантажні, пошту, пасажирів, забезпечує санітарні перевезення, аерофотозйомку, хімічну обробку посівів та боротьбу з лісовими пожежами. Найбільші авіа порти - Бориспіль (Київ), Ха-

рків, Донецьк. Дніпропетровськ, Одеса, Вінниця, Львів, Луганськ, Запоріжжя, Сімферополь, Чернівці, Херсон, Миколаїв, Івано - Франківськ. Компанія "Авіалінії України" включає 27 авіазагонів, 105 аеродромів, підприємства для ремонту авіатехніки. Інші місцеві аеропорти як неперспективні закрито. В той же час зросла роль та обсяги міжнародних перевезень.

7. Трубопровідний транспорт в Україні є одним з найрозвинутіших і складається з двох частин – газопроводу та нафтопроводу. За обсягом транзиту трубопровідний транспорт є першим. На сьогодні Україна є найбільшим у світі транзитером природного газу. Системами магістральних газопроводів, які перебувають у користуванні НАК "Нафтогаз України", російський природний газ надходить до країн Західної, Центральної та Східної Європи. Пропускна спроможність вітчизняної газотранспортної системи на вході становить 290 млрд. м куб., а на виході (до країн Західної, Центральної та Східної Європи, а також до Молдови і на південь Росії) - майже 170 млрд. м куб. на рік.

Загальна картина та доля транспортних послуг у загальній сфері послуг по регіонах України наведено в додатку 1.

РОЗДІЛ 2. Аналіз розвитку системи транспортних послуг в Україні (Полтавській області, місті Кременчуці)

Спираючись на теоретичні аспекти та існуючу законодавчу базу України прослідкуємо за динамікою розвитку транспортної інфраструктури України та проведемо аналіз з визначення особливостей та стану розвитку транспортної системи в Полтавській області та м. Кременчуці.

2.1. Аналіз динаміки транспортних перевезень в Україні в період з 2004 по 2007 рр.

Для відображення наявної ситуації та визначення динаміки транспортних перевезень у розрізі видів транспорту використаємо статистичні дані (табл.2.1.).

Таблиця 2.1.

Перевезення пасажирів за видами транспорту загального користування
з 2004-2007 р.р.

(тис.пас.)

№	Вид транспорту	Рік			
		2004	2005	2006	2007
1	залізничний	452225,6	445553,1	448421,7	447093,7
2	морський	9678,4	11341,2	10901,3	7690,8
3	річковий	2140,2	2247,6	2021,9	1851,6
4	автомобільний	3720326,4	3836514,5	3987982,2	4173033,7
5	авіаційний	3228,5	3813,1	4350,9	4928,6
6	трамвайний	1112394,2	1110957,5	1082818,0	1026812,0
7	тролейбусний	1848843,3	1902760,9	1788227,2	1620966,9
8	метрополітенний	848176,1	886597,7	917699,8	931511,9

В результаті проведеного аналізу на основі даних табл. 2.1. в 2007 р. порівняно з 2004 р. встановлено, що:

- зменшення перевезень пасажирів спостерігалася за такими видами транспорту: залізничний – 1,2%; морський – 25,8%; річковий – 15,6%; трамвайний -8,3 % та тролейбусний – 14,1%;
- збільшення перевезень пасажирів спостерігалось за такими видами транспорту: автомобільний – 10,8 %, авіаційний – 34,5% та метрополітенний – 8,9%.

В цілому обсяг перевезень за усіма видами транспорту мав тенденцію до збільшення, а саме на 2,6 %.

Проведемо розрахунки з визначення одного із головних показників роботи транспорту (по наданню послуг з пасажироперевезення) – пасажирооборот (табл. 2.2.).

Таблиця 2.2.

Динаміка пасажирообороту в Україні з 2004 по 2007 р.р.

(млрд.пас.км)

Вид транспорту	Пасажирооборот					
	1.01. 2005р.	у % до січня 2004р.	1.01. 2006р	у % до січня 2005р.	1.01. 2007р.	у % до січня 2006р.
Всіма видами транспорту	9,7	103,4	10.1	105,2	10,2	100,4
у тому числі						
залізничний	3,4	90,4	3,5	100,3	3,4	101,5
водний	0,1	162,0	0,1	100,0	0,0	102,3
автомобільний	3,9	114,8	4,3	108,3	4,3	92,2
авіаційний	0,5	131,6	0,5	115,9	0,7	130,2
трамвайний	0,6	91,4	0,5	89,3	0,5	87,6
тролейбусний	0,8	84,2	0,7	82,6	0,6	81,1
метрополітенний	0,4	89,1	0,5	91,5	0,6	93,6

На основі даних таблиці 2.2. була побудована діаграма з метою визначення динаміки пасажирських перевезень в Україні всіма видами транспорту та виявлення їх тенденції (додаток 2.)

Графічний матеріал представлений в додатку 2 надав можливість створення наглядної картини щодо пасажирообороту в Україні на протязі аналізованого періоду. На підставі даних табл.2.2 та діаграми додаток 2. встановлено, що загальний пасажирооборот має тенденцію до збільшення, а саме на 0,5%. Тоді, як за окремими видами спостерігаємо його скорочення (трамвайний, водний, метрополітенний та троллейбусний).

2.2. Аналіз стану та рівня розвитку транспортної системи у

Полтавській області

В Полтавській області транспортна система представлена функціонуванням наступних видів транспорту:

- повітряний;
- залізничний;
- річковий;
- автомобільний;
- трубопровідний.

В області створені всі умови для нормального функціонування всіх існуючих видів транспорту.

В процесі проведеного дослідження встановлено, що провідне місце в області по перевезенню вантажів належить залізничному та трубопровідному транспорту, а в перевезенні пасажирів – автомобільному і залізничному.

Провідне місце у перевезенні вантажів в області належить трубопровідному і залізничному транспорту, в перевезенні пасажирів - автомобільному, електричному і залізничному транспорту.

Проведемо аналіз з визначення стану та особливостей функціонування всіх видів транспорту зосереджуючи увагу на тих видах, що займаються пасажироперевезенням.

Залізничний транспорт. Доля даному виду транспорту у загальній транспортній системі області становить 23%. Залізнична мережа по території Полтавської області має рівномірний характер розміщення.

Через територію області проходить чотири залізничних магістралі Харків-Полтава-Кременчук; Лозова - Полтава - Ромодан - Гребінка; Бахмач-Пирятин - Гребінка з відгалуженням Прилуки – Ніжин; Бахмач - Ромодан - Кременчук з відгалуженнями Лохвиця - Гадяч.

Найбільш вантажонапруженими магістралями області є:

- Лозова - Полтава -Ромодан - Гребінка - Київ;
- Кременчук - Полтава - Харків.

Через які йде транзитний потік кам'яного вугілля, хімічних вантажів, машин та промислового устаткування (із Донбасу), потік чорних металів, машин, промислового устаткування (з Придніпров'я) в інші райони України та за кордон.

Організуючими елементами територіальної структури залізничної мережі є залізничні вузли. Найбільшими в Полтавській області є Полтавський залізничний вузол та Кременчуцький залізничний вузол.

Щорічний обсяг пасажирських перевезень залізничним видом транспорту становить близько 4,5 млн. чоловік, що має тенденцію до зменшення.

Повітряний (авіаційний) транспорт. Доля даному виду транспорту у загальній транспортній системі становить 3%.

Основним місцем використання авіаційного транспорту є галузь народного господарства (87%) та обслуговування пасажирів, багажу, пошти і вантажів (13%).

Основними представниками в Полтавській області що надають авіаційні послуги є: ВАТ «АПСП «Меридіан» та діє ПOKП «Аеропорт-Полтава».

У сьогоднішній злітно - посадкова смуга аеропорту має змогу приймати і відправляти літаки різних типів максимальною вагою до 61 тонни. Пропускна здатність аеровокзального комплексу області становить 400 пасажирів на годину.

Річковий транспорт. Доля даному виду транспорту у загальній транспортній системі становить 5%.

В Полтавській області створені всі географічні умови для нормального функціонування річкового транспорту. В області налічуються 3 судноплавні річки, а саме: Дніпро, Сула, Ворскла.

Річковий вид транспорту області в основному використовується переважно для перевезення народногосподарських вантажів 95% і тільки 5% для пасажироперевезення (в основному екскурсійного характеру).

Основна частина перевезень вантажу здійснюється по Дніпру. Серед вантажних перевезень основна частина належить перевезенню лісових, будівельнозалізних вантажів та залізничні руди.

Значну роль в організації та нормальному функціонуванні річкового транспорту відіграє Кременчуцький річковий порт.

Автомобільний транспорт. Доля даному виду транспорту у загальній транспортній системі складає 64%.

Загальна протяжність доріг області становить 18034,0 км. зі щільністю доріг 0,310 км/км² (що на 48 % перевищує середній показник по Україні):

- мережа доріг загального користування становить 8852,1 км., на якій розташовані 569 мостові споруди довжиною 19,9 км.(підпорядковані службі автомобільних доріг у Полтавській області Державної служби автомобільних доріг України);
- дороги відомчого підпорядкування становлять 9199,6 км, з яких 2268,0 км є ґрунтовими, на яких розташовані 93 мостові споруди протяжність 3,6 км.;
- мережа доріг державного значення складає 871,1км;
- дороги місцевого значення загального користування – 7981,0км, із них: територіальних – 630 км, обласних – 4393,2км, районних – 2957,0км. За протяжністю яких Полтавська область займає четверте місце в Україні.

В межах сільських населених пунктів розташовано 2121,5км доріг загального користування

Автотранспортом загального користування по області обслуговується 15 міст, з них і 5 обласного підпорядкування, 20 селищ міського типу та 1736 сільських населених пунктів.

Щорічно автотранспортними підприємствами Полтавської області всіх форм власності перевезено більше 3,1 млн. тонн вантажів, пасажирів - близько 143 млн. осіб.

Проведемо аналіз автомобільного транспорту у розрізі його видів з метою більш конкретного уявлення загальної картини та динаміки розвитку певних видів (табл. 2.3.). Оскільки перевезення автомобільним транспортом є об'єктом нашого дослідження та плацдармом для впровадження розробок спрямованих на покращення якості надання послуг по перевезенню пасажирів.

Таблиця 2.3.

Дольовий розподіл видів транспорту Полтавської області в період
з 2004 по 2007 р.р.

Рік	Вид транспорту		
	Маршрутне таксі (%)	Автобуси (%)	Тролейбуси (%) (електричний)
2004	15	45	40
2005	30	30	40
2006	55	25	20
2007	77	13	10

На підставі даних таблиці 2.3. нами побудована діаграма (рис.2.1.), яка відображає динаміку використання населенням маршрутного таксі, автобусів та тролейбусів в Полтавській області у часовому інтервалі.

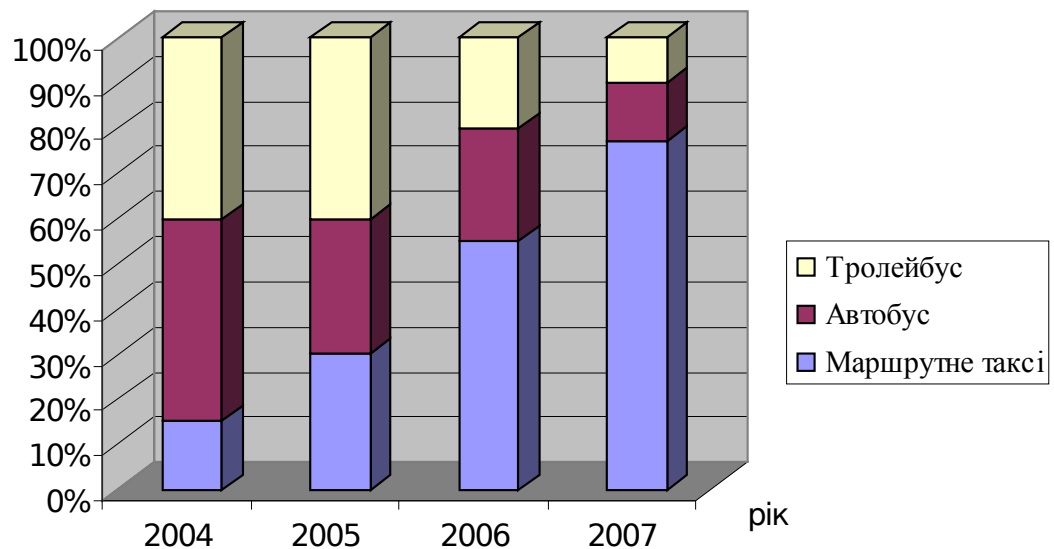


Рис.2.1. Динаміка користування населенням автомобільного та електричного транспорту у розрізі їх різновидів

В процесі проведеного дослідження було встановлено, що в аналізований період динаміка користування населенням маршрутних таксі мала тенденцію до зростання (на 62%), тоді як динаміка користування автобусами та тролейбусами мала тенденцію до зменшення, а саме на 32% та 30%. Це пояснюється тим, що останнім часом зріс попит саме на маршрутні таксі, а отже він витіснив попит на інші види транспорту, такі як автобуси і тролейбуси.

2.3. Кременчуцька транспортна система – складова транспортної інфраструктури Полтавської області

Місто Кременчук має розвинену транспортну мережу, яка представлена наступними видами транспорту:

- автомобільним;
- залізничним;
- водним.

Довжина міських автобусних маршрутів складає 136 км, тролейбусних – 54 км.

Транспортна мережа міста має зв'язок з усіма регіонами України та є складовою частиною транспортної інфраструктури Полтавської області. Для дослідження з метою визначення питомої ваги транспортної системи в загальній транспортній системі області нами побудована наступна діаграма що наведена на рис.2.2.

Представлений рисунок 2.2. показує, що транспортній системі м. Кременчука належить достатньо велика доля (36 %) у загальній транспортній системі області, враховуючи те, що транспортну систему області представляють 25 районів та 5 міст обласного значення.

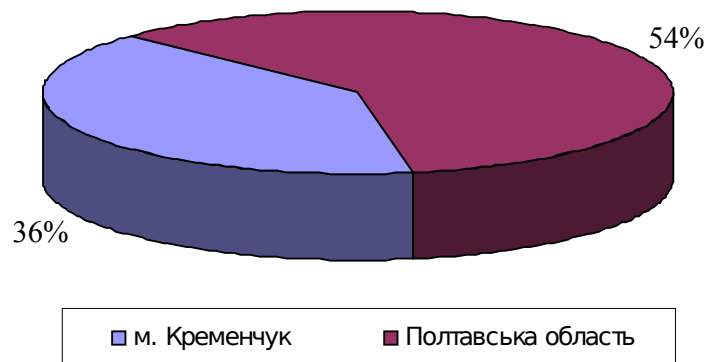


Рисунок 2.2. Дольова частина кременчуцької транспортної системи у загальній транспортній системі Полтавської області

Найбільш пріоритетним видом транспорту при пасажироперевезенні в місті є автомобільний, доля якого в загальному обсязі пасажироперевезень становить 71,8% , тоді як залізничного – 23,2% та водний - 5%.

Особливо важливу роль у повсякденному житті населення, міста відіграє пасажирський транспорт. Основними його видами є:

- автобусний (АО АТП-15307);
- тролейбусний (комунальне підприємство «Тролейбусне управління»);
- 14 автотранспортних приватних підприємств.

На міських маршрутах у середньому на добу виконують перевезення:

- 26-27 тролейбусів,
- 31 автобус великої місткості,
- 8 автобусів середньої місткості,
- 45 автобусів малої місткості,
- більш ніж 270 автобусів особливо малої місткості,

Пасажирські перевезення автобусами (маршрутним таксі) особливо малої місткості забезпечують наступними приватними підприємствами:

- ПП «Кремгазсервіс»;
- ПП «Ямщик»;
- ТОВ «МІС»;
- ПП «Богдан»;
- ТОВ «Літа сервіс»;
- ПП «Авто Крона»;
- Інші.

У середньому кожного дня в м. Кременчуці перевозиться:

- автобусами - 97,8 тис. чол.;
- тролейбусами - 19,1 тис. чол.;
- рейсовими мікроавтобусами (маршрутками) – 147,7 тис.чол.

Ефективність функціонування кременчуцької транспортної системи оцінюється за допомогою цілого ряду якісних характеристик, а саме:

- наявність у громадян можливостей доїхати до тих пунктів, які їм потрібні;
- швидкість транспортування;
- безпека;
- комфортність;
- зручність;
- рівні забруднення повітря та шуму;
- загальний рівень задоволення громадян місцевою транспортною системою;
- інше.

Зазначені фактори враховувались при проведенні нашого дослідження спрямованого на вивчення слабких сторін які існують у сьогоднішній у сфері транспортних послуг, спричиняючи зниження рівня їх якості, та при розробці заходів спрямованих на підвищення рівня якості перевезення населення м. Кременчука.

РОЗДІЛ 3. Виявлення слабких сторін у сфері транспортних послуг та впровадження науково – практичних розробок спрямованих на покращення якості надання транспортних послуг населенню м. Кременчука

З метою об'єктивного визначення основних недоліків існуючих при наданні транспортних послуг та подальшої розробки відповідних заходів нами був використаний метод опитування. На основі самостійно розроблених анкет, було проведене опитування населення м. Кременчука у віці від 10 до

75 років. Даний віковий інтервал був обраний таким чином, щоб врахувати думку населення яке нами було розподілене за категоріями: школяр, студент, робітник, пенсіонер.

Нижче наводимо зразок анкети нашого опитування

Шановний респондент!

Студентське наукове товариство КДПУ ім. Михайла Остроградського звертається до Вас з проханням допомогти нам у дослідженні стану транспортного потенціалу та визначенні якості надання транспортних послуг в м. Кременчуці.

Галочкою або хрестиком позначте Вашу відповідь на питання поданої нижче анкети.

- | | | | | |
|---|--|-----|----|---------|
| 1 | Ваш вік | | | |
| 2 | Яким видом транспорту Ви користуєтесь | | | |
| 3 | Чи задовольняє Вас кількість транспорту у межах міста | так | ні | байдуже |
| 4 | Чи задовольняє Вас кількість міжміського транспорту | так | ні | байдуже |
| 5 | Вартість проїзду | так | ні | байдуже |
| 6 | Чи задовольняє Вас безпека перевезення | так | ні | байдуже |
| 7 | Задоволені Ви інтервалом надходження наступного транспортного засобу | так | ні | байдуже |
| 8 | Оцініть по 12-ти бальній шкалі якість транспортних послуг в м.Кременчуці | | | |
| 9 | Зазначте незручності з якими Ви зтикаєтеся знаходячись у громадському транспорті | | | |

Дякуємо, за небайдужість!

У нашому опитуванні прийняло участь 153 особи.

Із них:

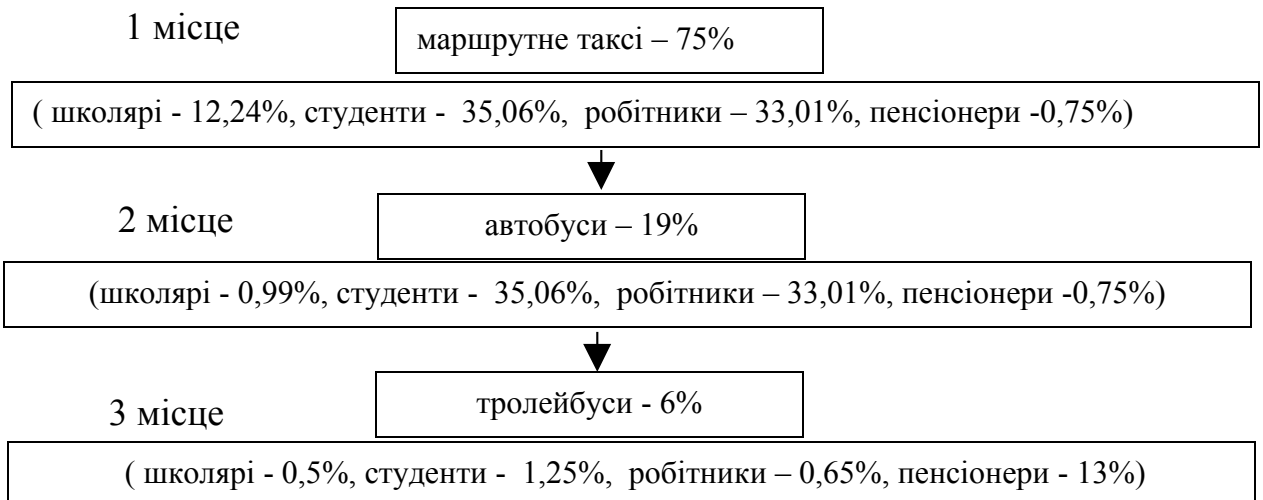
- з 10 до 16 років – 21 осіб;
- з 16 до 22 років – 57 осіб;
- з 23 до 55 років – 52 осіб;
- старше 55 років – 23 особи.

Якщо перевести у процентне співвідношення поділивши на категорії отримуємо наступні дані:

- школярі – 13,73 %;
- студенти – 37,25%;
- робітники – 33,99%;
- пенсіонери – 15,03%.

В результаті обробки анкетних даних нами було отримано наступні результати:

1. Основним видом транспорту, яким користуються жителі міста є:



2. При узагальненні відповідей населення спостерігалася наступна тенденція:

- відповідь «ні» зустрічається найчастіше, а саме - 61%;
- відповідь «так» - 34%;
- відповідь «байдуже» - 6%.

3. При підведенні підсумка відповідей щодо оцінки якості транспортних послуг що надаються в м. Кременчуці отримали наступні результати:

- в інтервалі з 1 до 4 балів – 25%;
- в інтервалі з 4 до 8 балів – 53%;
- в інтервалі з 8-до 10 балів – 17%
- в інтервалі з 10-12 балів – 5%

4. На основі отриманих відповідей щодо незручностей з якими зтикаються пасажери при користуванні громадським видом транспорту, нами було коло найчастіше зазначених проблем, а саме:

- створення черг при здійсненні оплати за проїзд;
- незручності щодо оголошення зупинок;
- порушення правил безпеки перевезення пасажирів та збільшення кількості аварійних ситуацій з боку водія маршрутного транспортного засобу;

- порушення прав пільгових категорій населення;
- не створені умови для такої категорії населення як інваліди;
- відсутність номеру маршруту;
- відсутність інформації щодо вартості проїзду;
- «дефіцит» транспорту у час «пік»;
- не дотримання санітарного стану транспортного засобу та салону;
- не відповідність технічного стану загальноприйнятим умовам та вимогам щодо перевезення пасажирів;
- інші.

Вище наведені існуючі проблемні сторони значним чином впливають на рівень якості надання транспортних послуг по пасажироперевезенню у місті.

Виділивши коло існуючих проблем та розробивши відповідні заходи більш детальніше окреслимо напрями та переваги від їх впровадження:

1. Запровадження Skretch - карток в транспортній системі (маршрутне таксі)

Skretch-картки як спосіб оплати проїзду в маршрутному таксі.

На даний момент оплата проїзду здійснюється готівкою, ми в свою чергу пропонуємо використовувати систему безготівкової оплати з застосуванням stretch - карток. Це надасть наступні переваги:

- за допомогою такої системи люди не будуть створювати черги заходячи у маршрутне таксі та чекати, коли їм віддадуть здачу, що в свою чергу сприятиме зниженню скупчення людей, часу затримки транспорту на зупинках та створення заторів на дорозі;

- поява такої системи сприятиме зменшенню кількості аварій на дорозі. Оскільки при перевезенні пасажирів, водій приймає оплату за проїзд, відволікається коли його гукають і одночасно веде транспорт, цим самим його увага не зосереджена на дорозі. Як показує практика дуже часто трапляються випадки, коли водій бере гроші за проїзд та частина грошей в нього випадає з рук або пасажир розсипає гроші біля нього, тоді водій

починає робити спроби підняти ці гроші з підлоги, з-під своїх ніг, і все це коли він веде маршрутне таксі. Що є найгрубішою формою порушення правил безпеки перевезення пасажирів, своїми діями він піддає їх небезпеці;

- при застосуванні даного виду картки, водій не займатиметься вирішенням всіх вище наведених ситуацій та буде спокійно виконувати свої обов'язки;

- завдяки розрахунку skretch - картками, власник транспортної фірми, будь то державної чи приватної форми власності, буде повністю контролювати надходження плати за перевезення пасажирів, а отже водії не будуть мати доступу до готівки. Тобто дана система забезпечує прозорість та керованість;

- використання skretch - карток, як засіб попередження нападів на водіїв. У сьогоднішні трапляються випадки коли на водія здійснюється напад зловмисників з метою відібрати готівку (виручки за проїзд), організовуючи різноманітні моменти провокації та шантажу водіїв. Тобто дана система сприятиме зниженню рівня грабежу водіїв;

- оскільки дана система передбачає безготівкову форму розрахунку, то враховуємо і процес заправки транспорту. В даному випадку водій повністю обмежений в доступі до фінансових ресурсів, то і процес заправки має відбуватися по бензиним чи газовим skretch - карткам. У сьогоднішні заправка транспорту газом чи бензином здійснюється водієм на будь-якій заправці, а джерелом підтвердження є чек. Отже, дана система передбачає укладання договорів з заправками на можливість обслуговування за відповідною системою, що сприятиме іскорінію можливостей придбавати фальшиві чеки, що в свою чергу забезпечує прозорість фінансових потоків;

- дана система забезпечує зручність пасажиру у проведенні розрахунку за надані транспортні послуги. Оскільки, вже не треба відраховувати чи тримати на поготові гроші щоб сплатити диференційовану вартість проїзду (1грн., 1,75 грн. або 2 грн.);

- піклування про незахищені верстви населення (інваліди, чорнобильці, герої війни, діти війни та інші пільгові категорії). На сьогодні маршрутні таксі за інструкцією мають право перевозити лише одного пільговика. Розглянемо ситуацію насправді. Дуже багато випадків коли людина з пільгової категорії запитує у водія: «Пільгове місце вільне?», а водій відповідає, що зайняте, але ж це місце вільне, просто водій не хоче брати пільговика, тому що той не буде сплачувати за проїзд. Такі випадки трапляються дуже часто. Отже, якщо система оплати буде представлена skretch - системою, то на картках пільговиків буде спеціальний логотип, але це ще не все - ця спеціальна картка буде включатися до пенсії цього пільговика, завдяки картці можливо буде здійснити не тільки безкоштовний проїзд, але й можливо туди покласти гроші, як на просту картку. Як зможе пільговик перевірити, що у салоні є хтось з пільгової категорії? Ми дамо відповідь на це питання: при вході у салон маршрутного таксі, при піднесенні пільговика картки до панелі контролю, устрій дасть знак про те, що у салоні є або немає пільговика.

Спосіб та місце придбання skretch-карток. Skretch-картки, для проїзду, можливо буде придбати у спеціалізованих кіосках чи офіційних відділах. Картки можуть бути різного виду:

- звичайна картка (картка, яка містить певну суму грошей та має одноразовий характер використання);
- спеціальна картка (картка, яку можна поповнювати);
- спеціальна картка з позначкою (картка для пільгових категорій населення).

Структура системи контролю. Вся ця система представляє собою:

1. Skretch - картки (різного виду);
2. Панель контролю.

Skretch картка буде надавати доступ до входу у маршрутне таксі. Процес полягає у тому, що ви відкриваєте двері маршрутного транспорту, (на даний момент у місті є маршрутні таксі, які самі контролюють відкриття дверей), підносите картку до електронної панелі (яка знаходиться біля

дверей), в цей час відбувається сканування картки та вирахування відповідної суми грошей за проїзд. Цей процес займає декілька секунд та надає можливість пройти до салону транспорту. При спробі несплати за проїзд та спробі увійти у салон маршрутного таксі спрацює сигнал, який попередить що людина увійшла не заплативши.

Панель контролю представляє собою скануючий пристрій, який зчитує з карток суму грошей у вигляді оплати за проїзд.

Панель матиме детектор, який при сплаті за проїзд переходить у режим off та пропускає одну людину на 2-5 секунди, щоб зайти у салон. При сплаті за проїзд на панелі загориться вогник, який означатиме, що можна проходити. При несплаті за проїзд, детектор спрацює та піддається голосний сигнал про незаконне вторгнення до салону. Якщо на картці немає вже суми спроможної сплатити за проїзд тоді панель контролю подасть подвійний голосовий сигнал та на ній загориться червоний вогник і людина не буде пропущена до салону. Завдяки цій системі та на основі простого механізму управління приватної або державної форми власності зможуть здійснювати контроль за транспортними перевезеннями. Вони зможуть проконтролювати кількість людей перевезених тим чи іншим водієм за добу, тиждень, місяць. Власнику не потрібно, стоячи на зупинках, перевіряти відповідність маршруту та своєчасність роботи водіїв маршрутного таксі - до нього автоматично надходить статистична інформація.

Вартість даної системи. На підставі кваліфікованої консультації провідних спеціалістів м. Кременчука та проведених розрахунків було встановлено, що дана система становить :

- панель буде приблизно коштувати (включаючи: детектор руху, представлений простим променем, панеллю, яка знімає гроші з карток та розраховує кількість людей, які сьогодні скористалися цим транспортом і динаміком) приблизно 2 тис. гривень;
- виготовлення карток (собівартість 1 картки становить 1,58) – 1500 грн. (пробний варіант);

- встановлення та налагодження системи – 400 грн.
- поточне обслуговування – 100 грн. (сума залежить від складності несправності).

2. Створення відповідного рівня умов у наданні транспортних послуг такій категорії населення як інваліди.

На даний момент в м. Кременчуці функціонує лише три нових тролейбуси марки ЛАЗ Є 183-01-10 із низькою підлогою. У цих трьох тролейбусів нового типу, які були у 2007 році закуплені за рахунок коштів міського і державного бюджету, є ручна висувна низька підлога. Беремо до уваги, що щоденно на міських маршрутах працюють 25-29 тролейбусів, 44 автобуси великої та середньої місткості, 50 автобусів малої місткості та 272 автобуси особливо малої місткості. На погляд міської громади треба збільшити кількість такого транспорту, тому що три авто з такою кількістю транспортних засобів - це дуже-дуже мало. Розглянемо таку картину. Людина прикута до інвалідного візка, як їй скористатися громадським транспортом? Як їй пересуватися у межах міста?

Ми пропонуємо наступне впровадження, яке допоможе інвалідам користуватися громадським транспортом, не залежно від марки транспортного засобу.

Технічна частина впровадження. У багатьох маршрутних таксі та автобусах є задній майданчик. На цьому майданчику є аварійний вихід для евакуації пасажирів у випадку аварії. При відносно невеликих фінансових та матеріальних витратах його можливо переобладнати для прийому інвалідних візків за допомогою висувного пандусу. Це місце дуже зручне, для того щоб там можливо було поставити візок (при цьому не заважати людям виходячи з салону). Можливо зробити платформу, яка автоматично буде відкриватися, щоб людина змогла заїхати візком до транспорту.

Спосіб керування. Така система, яка була працює з автоматичним відкриттям задніх дверей, висувала б платформу, буде керуватися водієм натискуванням однієї кнопки на водійській панелі.

Вартість. Ціна такої автоматичної платформи коливається від 5500 грн. і більше. Ціна ручного висувного пандусу (платформа для інвалідних візків) коливається від 1500гр. Ціна залежить від місця придбання даної системи, тобто на території України чи за її межами.

Система та спосіб оплати. Дана категорія населення не буде використовувати skretch-картою, оскільки їхнє фізичне становище говорить саме за себе, їм надаватиметься безкоштовний проїзд у транспорті (пільгова категорія). У зв'язку з тим, що у маршрутному таксі передбачено одне пільгове місце – пропонуємо надання правової сили постанові про впровадження пільгових місць у кількості двох. Оскільки тоді враховуються права інвалідів і у них з'являється можливість без перешкод потрапити до пункту призначення, при цьому не відчуваючи ніяких незручностей.

Якщо хоча б 5% транспорту який проходить щоденно буде обладнане такими приладами, то це вже буде прояв культури, поваги та піклування держави, місцевих органів влади про інвалідів.

У останній час інваліди нагадують про свої права державі, обласним та місцевим органам влади, що вони теж люди, теж такі, які мають такі ж права як і прості люди, і ми вважаємо що надання таких послуг цим людям будь то інваліди або інші пільгові категорії.

3. Інтервал руху транспорту, враховуючи часи пік.

З цією проблемою ми зустрічаємося щоденно. З 6.00 до 8.00 удень та з 16.00 до 19.00 увечері основна частина населення поспішає на роботу (з роботи) чи на навчання (з навчання). Люди з зупинок які знаходяться мінімум за 4 зупинки від кінцевої зупинки не можуть потрапити до транспорту, транспорт проходить повз цю зупинку повністю завантажений.

Ми пропонуємо власникам маршрутних перевезень зменшити інтервал надходження транспортного засобу, відповідно кількість транспорту у час пік автоматично збільшиться. Наприклад замість кожні 10 хвилин він буде ходити кожні 5-7 хвилини. З першої точки зору це лише на 5 хвилин менше але відповідно кількість людей на зупинках зменшиться удвічі.

Запровадження даного заходу, допоможе боротися з запізненням на робочі міста, збільшити час праці, не виходити населенню за 2 години раніше, тим самим дати змогу робочому класу більше відпочинку, збільшити їхні інтелектуальні та фізичні сили. Таким чином продуктивність праці зросте та дохід нашого рідного міста теж.

4. Дотримання зовнішньої та внутрішньої чистоти транспортного засобу.

У наш час при перевезенні пасажирів, водії дотримуються зовнішньої чистоти транспортного засобу і не завжди дотримуються чистоту у салоні.

На підставі проведених досліджень, використовуючи метод спостереження, встановлено, що 35% водіїв виходять на маршрут не привівши транспортний засіб у відповідний вид.

Біля 45 % маршрутних таксі не дотримуються внутрішньої чистоти салону. Ми пропонуємо щоб водій по 2 рази на день проводив всі відповідні заходи по дезинфекції у салоні свого транспорту. Треба зазначити, що на сьогодні дуже багато різноманітних хвороб. Основним місцем їх передачі є масове скупчення людей, а саме в транспортному засобі. Ми можемо сказати точно, що серед людей у транспорті неможливо визначити людину, яка є хворою. Найчастіша хвороба нашого міста є туберкульоз. Ця хвороба передається як повітряно-крапельним шляхом так і через загальні речі. У транспорті ми сидимо, стоячи тримаємося за поручні, передаємо гроші. Все це підвищує ступінь ризику захворювання. Говорячи про малих дітей, то ті вже при вході в транспорт все тягнуть до рота. Саме діти - наше майбутнє, саме вони зараз найуразливіші для різноманітних хвороб, ми повинні застерегти їх від різноманітних загроз, і тоді ми будемо мати сильне світле майбутнє.

Отже запровадження даного заходу допоможе побороти велику кількість різних захворювань, і це буде одним з найголовніших методів боротьби з інфекціями серед громади без втручання медицини. Краще

зберегти себе зараз, ніж потім бути вже бути хворим, та боротися з тією чи іншою хворобою.

5. Знижки на автомийках, угоди, пропозиції.

Даний пункт є безпосереднім доповненням до пункту 4 даного розділу (про дотримання зовнішньої та внутрішньої чистоти транспортного засобу). Для того щоб впровадити пункт 4 необхідно спростити систему обслуговування сторонніми організаціями, спеціалізацією яких є надання всіх видів послуг з автомийки. Для реалізації даного заходу пропонуємо власникам транспортних фірм використати систему заключення договорів з автомийками. В договорі будуть передбачені умови: обслуговування, кількість транспортних засобів за день, години надання послуг, вартість наданих послуг, яка буде скоригована на систему знижок, у зв'язку з масовим використанням даного виду послуг та система передачі інформації.

Спосіб оплати. Платіж за надані послуги автомийки має безготівковий характер та буде здійснюватися власником фірми з надання транспортних послуг або його представником. Оплата послуг автомийки буде проводитися щомісяця.

Процес впровадження. За кожним маршрутним таксі буде закріплений день та час. Протягом дня водії маршрутних таксі будуть спокійно приїжджати на автомийку та без перешкод повертатися до продовження своєї роботи. На автомийці існуватиме бланк суворої звітності. Даний бланк буде передбачати занесення даних про транспортний засіб, прізвище водія, час отриманих послуг та підпис водія. Дані звітності будуть заноситися в електроні таблиці та передаватися власникам фірм (різних форм власності) з надання транспортних послуг по перевезенню пасажирів. На основі отриманих даних власник підводить щомісячні підсумки та отримує дійсну картину про дотримання водіями вище наведених вимог. Відповідно за невиконання водієм поставлених вимог до нього будуть застосовані штрафні санкції з боку власника.

Отже, застосування даного заходу та впровадження шляхів його реалізації сприяє підвищенню загальної якості у наданні транспортних послуг населенню.

6. Обладнання за допомогою якого буде проводитися оголошення зупинок.

У сьогоднішні у м. Кременчуці при користуванні пасажирським транспортом у населення виникають незручності з приводу оголошення зупинок. В даному випадку складається ситуація:

- пасажери викрикують назву зупинки, тим самим відволікаючи водія;
- не завжди водій своєчасно сприймає дану інформацію, не зупиняючись на необхідних зупинках;
- не передбачені умови для людей, що прибули з інших міст та своєчасно не можуть зорієнтуватися у назвах зупинок;
- не враховуються неспроможність голосового відтворення інформації та прохання зупинити серед такої категорії населення, які мають вроджені вади (глухонімі);
- та інші.

Враховуючи всі вище наведені життєві ситуації, що трапляються в процесі користування пасажирським транспортом, пропонуємо встановити монітори. Зараз у міських маршрутних таксі налічується 18 моніторів, які виконують інформаційну функцію, безпосередньо для трансляції реклами.

Спосіб впровадження. Пропонуємо підвести до цього інформаційного монітора кнопку (яка буде розташована у водія на панелі управління, біля керма) при натисканні якої водій буде активізувати на екрані зображення назви зупинки, схему руху та одночасно відбуватиметься голосове відтворення назви поточної та наступної зупинок.

Завдяки впровадженню даного заходу, сприятиме підвищенню культурного рівня нашого міста та безпосередньо якості надання транспортних послуг.

Вартість впровадження. Монітор власник транспортної фірми може придбати за власні кошти, або отримати в оренду від рекламної фірми. Відповідно на затверджених умовах вигідних для обох сторін, впроваджується програмне забезпечення, яке передбачає впровадження вище наведеного заходу.

Підведення до монітору кнопки з оповіщенням становитиме 200 грн.

Навіть, враховуючи ту ситуацію, коли власник придбав монітор за власні кошти встановлення даного обладнання є економічно ефективним. На підставі проведених попередніх розрахунків встановлено, що вартість монітору, його встановлення та поточне обслуговування відбивається на протязі 1 року за рахунок висвітлення рекламної інформації. Оплата за прокручування рекламної інформації здійснюється замовником щомісяця. В послідуєчий період даний пристрій приносить дохід власнику транспортної фірми.

7. Атестація кваліфікації рівня водія + тестування щодо безпеки перевезення пасажирів.

Зараз існує дуже велика кількість водіїв маршрутного таксі, які не дотримуються правил безпеки при перевезенні пасажирів. В даному випадку ми пропонуємо розробити систему тестування для водіїв маршрутного таксі щодо якості та безпеки перевезення пасажирів. Дане тестування проводитиметься одночасно з атестацією кваліфікації рівня водія. Завдяки цьому, ми зможемо застерегти нас (пасажирів) від байдужості та невідповідальності водіїв до процесу перевезення, а в подальшому від попередження небезпечних ситуацій. Тим самим зменшимо фізичний та психологічний травматизм та кількість аварій (аварій у більшості випадків, які роблять саме такі водії). Після проходження такого тестування водію буде виданий атестат кваліфікації рівня водія.

8. Заохочувальні заходи міськвиконкому (не тільки «кнут», але й «пряник»).

Впровадження всіх вище наведених заходів забезпечить прозорість пасажиропотоків, фінансових потоків та дотримання обов'язків і вимог міськвиконкому згідно законодавчої та нормативної бази. У зв'язку з цим полегшується процес контролю та керування з боку міськвиконкому та держави в цілому. Тому пропонуємо з боку місцевих органів влади запровадити програму заохочувальних дій орієнтовану на фірми що наданню послуги по пасажироперевезенням, які мають найкращі показники за підсумками року. Критеріями оцінювання є наступна інформація: технічний стан транспортного засобу; дотримання безпеки перевезення; зручність, комфортабельність перевезення; дотримання санітарних вимог; дотримання вимог по перевезенню пільгових категорій населення та інші. Заохочування буде представлене у вигляді грошового винагороди. У свою чергу дане заохочення буде отримувати власник який потім розподілить винагороду водіям показники яких були вищими. Дана інформація буде висвітлюватися в засобах масової інформації для популіризації та надання прикладу іншим фірмам, що надають аналогічний вид послуг.

Фінансування. Впровадження даного заходу планується за рахунок фонду міськвиконкому чи додатково залучених інвестицій. Це заохочування буде представлене у вигляді грошового винагороди. У свою чергу сам приватний підприємець далі розподілить винагороду кращим водіям.

Всі вище наведені заходи є придатними і можуть бути застосовані на різних рівнях (місто, область, країна).

Висновки

Отже, в роботі були висвітлені теоретичні основи, а саме наведені основні поняття, виділені види транспорту та виявлена специфіка функціонування транспортної системи обраної території та транспортної інфраструктури в цілому. Дані теоретичні основи базувалися на діючій

законодавчій та нормативній базі України що координують діяльність транспортної системи.

На підставі проведених досліджень була наведена наявна картина дольової частки транспортних послуг у загальній сфері послуг по регіонах України.

Спираючись на теоретичні аспекти та існуючу законодавчу базу України проведений аналіз з визначення динаміки розвитку транспортної інфраструктури України, виявлено і проведено оцінювання особливостей та стану розвитку транспортної системи в Полтавській області і м. Кременчуці.

В результаті проведеного аналізу встановлені пріоритетні види транспорту, прослідковано тенденцію розвитку та проведені розрахунки щодо визначення їх пасажирооборотів в аналізований період.

В процесі дослідження ринку з надання транспортних послуг були виділені основні суб'єкти що надають даний вид послуг у розрізі форм власності та приведені дані по денному та річному обсягам перевезень.

На основі отриманих результатів в процесі проведеного аналізу були окреслені основні критерії якості на підставі яких визначається ефективність функціонування кременчуцької транспортної системи.

На підставі існуючих критеріїв якості та самостійно розроблених анкет були визначені основні недоліки, що існують у процесі надання транспортних послуг у м. Кременчуці та значним чином впливають на рівень якості. Результати отримані в процесі обробки анкетних даних дало змогу окреслити коло найчастіше зазначаємих проблем що створюють незручності пасажиром:

- створення черг при здійсненні оплати за проїзд;
- незручності щодо оголошення зупинок;
- порушення правил безпеки перевезення пасажирів та збільшення кількості аварійних ситуацій з боку водія маршрутного транспортного засобу;
- порушення прав пільгових категорій населення;

- не створені умови для такої категорії населення як інваліди;
- відсутність номеру маршруту;
- відсутність інформації щодо вартості проїзду;
- «дефіцит» транспорту у час «пік»;
- не дотримання санітарного стану транспортного засобу та салону;
- не відповідність технічного стану загальноприйнятим умовам та вимогам щодо перевезення пасажирів;
- інші.

Враховуючи перелік існуючих проблем були розроблені відповідні заходи, окреслені напрями їх реалізації, а також обґрунтовано економічні, фінансові, організаційні та технічні переваги від їх впровадження.

Науково-теоретичні та науково-практичні впровадження:

- запровадження Skretch - карток в транспортній системі (маршрутне таксі)(перераховані напрями використання даної системи, описана технічна і фінансова сторона та обґрунтовано переваги, які з'являються в результаті впровадження);
- створення відповідного рівня умов у наданні транспортних послуг такій категорії населення як інваліди (представлена технічна частина, описаний спосіб керування запропонованого механізму та проведені розрахунки щодо фінансової сторони впровадження);
- впровадження пов'язані з інтервалом руху транспорту, враховуючи часи пік (описані пропозиції та обґрунтована ефективність від реалізації рекомендацій);
- заходи спрямовані на дотримання зовнішньої та внутрішньої чистоти транспортного засобу (зазначені можливі наслідки від не впровадження чи не дотримання даного заходу, а також наведені пропозиції щодо реалізації даного способу);
- заходи спрямовані на отримання знижок на авто мийках міста (обґрунтовано необхідність даного заходу, шляхи реалізації та описана специфіка системи оплати);

- впровадження щодо обладнання за допомогою якого буде проводитися оголошення зупинок (обґрунтована гостра необхідність в розрізі категорій населення даної системи, описаний спосіб впровадження та проведені розрахунки щодо вартості та доходності даного впровадження);

- атестація кваліфікації рівня водія + тестування щодо безпеки перевезення пасажирів (запропоновано впровадження спеціально розробленого тестового завдання та створення його невід'ємним елементом загального процесу атестації);

- заохочувальні заходи міськвиконкому (не тільки «кнут», але й «пряник») (виділені критерії оцінювання ефективності роботи фірм з надання транспортних послуг та запропоновані джерела фінансування даного заходу).

Всі вище наведені впровадження враховують інтереси різних верст населення в тому числі і пільгових категорій, сприяють зниженню рівня незручностей та проблемних моментів в процесі надання послуг з перевезення населення та сприяють підвищенню загальної їх якості в місті. Одночасно запропоновані впровадження забезпечують прозорість системи, підвищують рівень контрольованості та керованості на різних рівнях підпорядкування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про транспорт» № 232/94-ВР від 10.11.94 (зі змінами і доповненнями)/Ліга законів 7.7.
2. Закон України «Про автомобільний транспорт» № 2344-III від 5.04.2001 (зі змінами і доповненнями)/Ліга законів 7.7.
3. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.2004 (зі змінами і доповненнями)/Ліга законів 7.7.
4. Закон України «Про дорожній рух» № 3353-XII від 30.07.1993 (зі змінами і доповненнями)/Ліга законів 7.7.
5. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо Державної спеціальної служби транспорту» № 3428-IV від 9.02.2006 (зі змінами і доповненнями)/Ліга законів 7.7.
6. Закон України «Про Державну спеціальну службу транспорту» №1449-IV від 5.02.2004 (зі змінами і доповненнями)/Ліга законів 7.7.
7. Конституція України Відомості Верховної Ради (ВВР). - 1996.- № 30.
8. Бобров С. Дальнобойные страдания / Весь транспорт. - № 12. – 2001. С.37-38.
9. Крупнейшие морские порты Украины: краткая характеристика / Бизнес. - 1997. - № 2. - С. 22.
10. Гапоненко О. Соціальна робота та роль соціально орієнтованих неурядових організацій/ Соціальна політика і соціальна робота. - №4. - 2005. - с.22-25.
11. Новікова А. Економічна безпека України у транспортній сфері / Економіка України. – жовтень 2002. – №10(491). – С. 18-25.
12. Холостова Е.И. Социальная работа. Теоретико-методологические аспекты /Социальная работа. - 1994. - № 6.- С.21.
13. Что нас ждет впереди? // Журнал "Судоходство". - № 1-2. - 2001. - С.5.
14. Фащевський М., Чернюк Л. Геоенкономічний потенціал розвитку продуктивних сил України / Економіка України. - №7. –2002. – С. 32-36.

15. Цветов Ю., Соколов Л., Цветов М. Транспортно-экспедиционная деятельность: проблемы и пути развития / Журнал "Судоходство". - № 3. – 2001. – С.10.
16. Державний комітет статистики України - www.ukrstat.gov.ua
17. Кузь В.Г., Руденко Ю.Д., Сергійчук З.О. Основи національного виховання. - Умань, 1993.- 650с.
18. Голиков А.П., Олійник Я.Б., Степаненко А.В. Вступ до економічної і соціальної географії. – К.: Либідь, 1997.- 657 С.
19. Основы социальной работы/ Под ред. П.Д.Павленок. - М., 2000. – 288 с.
20. Павловський М.А. Стратегія розвитку суспільства: Україна і світ (економіка, політологія, соціологія). Київ: Техніка, 2001- 312 с.
21. Розміщення продуктивних сил України / За ред. Є. П. Качана. – К.: Вища школа, 1998. – 432С.
22. Розміщення продуктивних сил: Підручник / В. В. Ковалевський, 2-ге вид., випр. і доп. — К.: Т-во «Знання», КОО, 2000. – 579 С.
23. Соціально-економічна географія України: Навч. посібник /За ред. проф. Шаблія О.І. Вид. друге, перероб. і доп. — Львів: Світ, 2000. – 456 С.
24. Стеченко Д.М. Розвиток продуктивних сил і регіоналістика. – К.: Вікар, 2002. – 323 С.
25. Тетерский С.В. Введение в социальную работу. - М.: Инфра-М, 2000. - 257с.