

## **МАРКЕТИНГОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Телстов О.С.**, д.е.н., проф., **Титаренко Ю.В.**, студентка,  
**Шевченко О.Ю.**, студентка

*Сумський державний університет (м. Суми, Україна)*

Незворотний процес ринкових змін у економіці України вимагає принципово нових підходів до управління економічними процесами практично в усіх галузях господарства. Не є винятком і міський громадський пасажирський транспорт. Величезна різниця умов його роботи за часів СРСР і нині зумовлює зміни загальних підходів до управління системами пасажирських перевезень міста.

На сьогодні пасажирський транспорт стає об'єктом маркетингових досліджень: чутливості ринку, оцінки поведінки споживачів, послуг по переміщенню населення, вивчення закономірностей переміщення мешканців міста, з'ясування конкурентних переваг за видами транспорту та ін. Завжди є потреба у наявності конкретних методик, що дозволяють кількісно ув'язати постійні зміни попиту з пропозицією транспортних послуг та оцінити можливість його коливання відповідно до цінкових та нецінкових факторів. Складність сучасних транспортних систем вимагає задоволення потреби у перевезеннях, залученні економіко-математичних методів та новітніх технічних засобів контролю та управління. При організації руху автобусів на маршрутах одним з основних завдань є вибір типу та визначення необхідної кількості транспортних засобів.

Перевезення тролейбусним та трамвайним транспортом в Сумській області характеризується відносно стабільними темпами зниження (їх обсяги зменшуються майже вдвічі за кожні 10 років, починаючи з 20-х років минулого століття) наряду з його меншим падінням на загальнонаціональному рівні. Це може пояснюватися все більшою популяризацією як традиційних видів транспорту (метрополітену та автобусу), так і появою комерційного транспорту (перевезення мікроавтобусом).

В цілому для міст України характерна ситуація, коли 35% пасажирського транспорту припадає на тролейбуси, 12% – на автобуси, 34% – мікроавтобуси (маршрутні таксі), решта 19% – на трамвай, метро та річковий транспорт.

Не дивлячись на те, що проблемою транспорту зацікавились ще кілька років тому, вона ще досі належним чином не вирішена, головним чином через відсутність балансу між комунальними та приватними видами транспорту.

Візьмемо за приклад м. Суми – середній за кількістю населення обласний центр України. У місті за специфікою організації перевезення,

існують 3 основні види пасажирського транспорту загального користування: комунальний (автобусний, тролейбусний), приватний (маршрутні таксі, автобусний) та комерційно-індивідуальний (таксі).

Таблиця 1

**Кількість одиниць транспорту та пасажирів, яких вони перевозять (в середньому за один день)**

Пасажирські перевезення	Види транспорту		
	Маршрутні таксі	Тролейбуси	Автобуси
Кількість одиниць транспорту, шт.	476	65	39 приватних 21 належить «АТП 15928»
Кількість перевезених пасажирів, тис.чол.	151,3	76,7	30

За сучасних умов прослідковується диспропорція у використанні міського транспорту жителями міст. У м. Суми кількість маршрутних таксі становить близько 2/3 обсягів пасажирських перевезень. Тому природно постає питання у чому причина таких диспропорцій та як уникнути недоліки усієї транспортної системи міста.

У теперішній час у місті відкрито 35 автобусних маршрутів загального користування, які працюють в режимі маршрутного таксі. Ці маршрути обслуговуються (за ліцензіями) 476 одиницями транспорту (більша частина серед яких ГАЗелі).

Багаторічний моніторинг пасажирського транспорту у великих містах показує, що основні транспортні магістралі повинні обслуговуватися комунальними транспортними тролейбусами та великими автобусами. Приватні перевізники на цих магістралях мають буди додатковими, а також здійснювати перевезення до цих магістралей.

Місту доцільно знайти гроші для оновлення тролейбусного парку, удосконалення його структури та підвищення техніко-експлуатаційних якостей рухомого складу, що задовольнить потреби споживачів у комфорті (оскільки нові тролейбуси охайні, обладнані комфортабельними сидіннями та місцями для багажу) та швидкості. Необхідно оптимізувати схему руху, забезпечивши таким чином потребу в зручності та інтенсивності курсування. Треба створити єдиний координаційний центр руху, визначити розклад руху транспорту, забезпечивши задовільний режим руху у вечірні години та доступ до нього споживачів.

Економічні проблеми сталого розвитку : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. Балацького О.Ф., м. Суми, 24-26 квітня 2013 р. / За заг. ред. О.В. Прокопенко. — Суми : СумДУ, 2013. — Т.2. — С. 235-237.