

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЛІНГВІСТИКИ ТА СОЦІАЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЙ
КАФЕДРА СОЦІОЛОГІЇ ТА ПОЛІТОЛОГІЇ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувачка випускової кафедри
_____ О.А. Хомерікі
«___» _____ 2022 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО РІВНЯ БАКАЛАВР
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 054 «СОЦІОЛОГІЯ»

Тема: «Громадський транспорт як соціальний феномен»

Текст роботи містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

Виконавець: студентка групи СЛ – 411 Горбенко Анна Євгенівна

Керівник: кандидат політичних наук, доцент кафедри соціології та політології Штепа Сергій Олександрович

Нормоконтролер: _____ Стригуль М.В.

КИЇВ 2022

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Громадський транспорт як соціальний феномен»: 70 с, рисунків 6, таблиці 2, бібл. джер. 56, додатків 1.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, СОЦІАЛЬНИЙ ФЕНОМЕН, МІСТО, УРБАНІЗАЦІЯ, ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА

Об'єктом дослідження є міський громадський транспорт.

Предмет дослідження - специфіка функціонування міського громадського транспорту як соціального феномену.

Метою роботи є визначення особливостей функціонування міського громадського транспорту в умовах розвитку сучасних міст України.

Методи дослідження: узагальнення та систематизації першоджерел з проблеми дослідження. Здійснено порівняльний аналіз наукових парадигм для дослідження проблем транспортної інфраструктури міста, зокрема пасажирського транспорту. Методом системного аналізу було роз'яснено коло основних проблем, пов'язаних із наданням транспортних послуг населенню. Серед емпіричних методів обрано метод аналізу вторинних даних та колективне анкету.

Наукова новизна роботи полягає в систематизації статистичних даних про транспортну інфраструктуру міста, визначенні проблем функціонування колективного пасажирського транспорту за оцінками Миколаєва та зіставленні їх з результатами аналогічних досліджень.

Практичне значення роботи полягає в інтерпретації та візуалізації даних опитування львів'ян щодо задоволеності рівнем транспортних послуг, які надає комунальна система пасажирського транспорту.

ABSTRACT

Explanatory message to qualifying work the "Public transport as social phenomenon": 70 c, 6, tables 2. 56, additions 1.

KEYWORDS: PUBLIC TRANSPORT, SOCIAL PHENOMENON, CITY, URBANIZATION, TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Object research is a public public transport.

The article of research is a specific of functioning of public public transport as the social phenomenon.

The aim of work is determination of features of functioning of public public transport in the conditions of development of modern cities of Ukraine.

Research methods: generalization and systematizations of original sources on issue of research. The comparative analysis of scientific paradigms is carried out for research of problems of a transport infrastructure of city, in particular passenger transport. By the method of analysis of the systems the circle of basic problems, transport services related to the grant to the population was explained. Among empiric methods the method of analysis of secondary data and collective are select questionnaire.

The scientific novelty of work consists in systematization of statistical data about a transport infrastructure of city, determination of problems of functioning of collective passenger transport on the estimations of Mykolaiv and comparison of them with the results of analogical researches.

The practical value of work consists in interpretation and visualization of data of questioning of Lviv in relation to satisfaction by the level of transport services that is given by the communal system of passenger transport.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВИВЧЕННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....	8
1.1 Місце і роль громадського транспорту в забезпеченні стійкого розвитку міста.....	8
1.2. Особливість та специфіка громадського транспорту.....	16
1.3. Зарубіжний досвід вивчення особливостей функціонування транспортної інфраструктури міста.....	25
Висновки до розділу 1.....	29
РОЗДІЛ 2. ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ У ПРОСТОРИ СОЦІАЛЬНИХ ВЗАЄМОДІЙ.....	30
2.1. Громадський транспорт як модератор соціальних відносин.....	30
2.2. Рівень культури водіїв як запорука успіху громадського транспорту.....	34
Висновки до розділу 2.....	38
РОЗДІЛ 3. ЕМПІРИЧНИЙ АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....	39
3.1. Загальна характеристика системи громадського транспорту міста.....	39
3.2 Аналіз даних опитування населення м. Львів.....	43
Висновки до розділу 3.....	50
ВИСНОВКИ.....	52
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	55
ДОДАТОК.....	60

ВСТУП

Постановка проблеми. Достовірність дослідження впливає з необхідності оптимізації соціальних взаємодій у сфері громадського транспорту. Як соціокультурне явище, громадський транспорт наповнюється різним змістом у контексті повсякденного життєвого досвіду людини та в конкретних просторово-часових умовах суспільства, поведінкові прояви та установки суб'єктів цієї підсистеми змінюються в різних ситуаціях.

Громадський транспорт створює поле для інтересів різних соціальних груп, інтегрованих через регулювання споживання або конкуруючих за можливості та методи використання соціально значущих послуг. Беручи участь в організації міського життя, громадський транспорт сприймається як благо соціальної держави, але в той же час виконує цінну функцію. Отже, важливість дослідження задоволеності споживачів різними параметрами громадського транспорту очевидна.

Громадський транспорт як функціональна система, що задовольняє найважливіші суспільні потреби, створює особливу сферу соціокультурних відносин зі своїми просторовими і часовими межами, обумовлену сукупністю рольових очікувань і засвоєних цінностей.

Громадський транспорт є невід'ємною частиною міської культури повсякденного життя, проектуючи варіації міжособистісних стосунків у межах певного колективного досвіду, включаючи відмінні символічні цінності та структурні виміри звичних культурних практик. Тому необхідно поглибити розуміння детермінант створення та зміни соціокультурного транспортного порядку повсякденного життя, зокрема професійних субкультур водіїв громадського транспорту, елементів солідарності тимчасових пасажирських спільнот та громадянського потенціалу користувачів транспорту. Соціологічний аналіз цих аспектів є дуже цікавим як для теоретичного розуміння соціокультурних відносин,

опосередкованих транспортним сектором, так і відповідно до прикладних завдань удосконалення транспортного обслуговування як елемента міської політики.

Дослідження проблем функціонування міської транспортної системи здійснювалося в рамках соціології міста та інших суміжних галузей наукового знання. Зокрема, А. Сміт [4] розглядав взаємозв'язок між урбанізацією та індустріалізацією; М. Вебер [9] досліджував структуру транспортної системи через призму територіального панування та державного будівництва; В. Крісталлер одним із перших запропонував теорію розташування, відстані та руху в міському просторі [16]; Чарльз Гарріс розробив теорію типології міст, засновану на характері товарів, послуг і товарів, що виробляються містом, ввівши в науковий обіг поняття «місто – транспортні вузли» [12]; Е. Ульман наголошував на важливості кількісних методів дослідження транспорту [12]; Р. Фогельсон досліджував феномен «даунтуан» (невеликий центр міста, розміром не більше квадратної милі), що виник у результаті розвитку трамвайного руху та перетину трамвайних ліній [12, с 54]; К. Вакуленко описав конфігурацію основних типів схем міської транспортної мережі [7, с 18]; А. Лефевр поєднав міську мобільність із загальною ідеєю простору [26] та ін.

Однак у сучасній українській соціологічній літературі місце та роль міського громадського транспорту в діяльності міських суб'єктів господарювання з метою забезпечення комфортного життя громадян не є зрозумілими.

Метою роботи є визначення особливостей функціонування міського громадського транспорту в умовах розвитку сучасних міст України.

Об'єктом дослідження є міський громадський транспорт.

Предмет дослідження - специфіка функціонування міського громадського транспорту як соціального феномену.

Виходячи з мети роботи виконано **наступні завдання:**

- проаналізовано місце і роль громадського транспорту в забезпеченні стійкого розвитку міста;
- досліджено особливості та специфіку громадського транспорту;
- описано зарубіжний досвід вивчення особливостей функціонування транспортної інфраструктури міста;
- вивчено громадський транспорт як модератор соціальних відносин;
- досліджено рівень культури водіїв як запорука успіху громадського транспорту;
- проаналізовано системи громадського транспорту міста Львова;
- проведено опитування та аналіз даних опитування населення м. Львів.

Для реалізації поставлених завдань використано **методи** узагальнення та систематизації першоджерел з проблеми дослідження. Здійснено порівняльний аналіз наукових парадигм для дослідження проблем транспортної інфраструктури міста, зокрема пасажирського транспорту. Методом системного аналізу було роз'яснено коло основних проблем, пов'язаних із наданням транспортних послуг населенню. Серед емпіричних методів обрано метод аналізу вторинних даних та колективне анкету.

Наукова новизна роботи полягає в систематизації статистичних даних про транспортну інфраструктуру міста, визначенні проблем функціонування колективного пасажирського транспорту за оцінками Миколаєва та зіставленні їх з результатами аналогічних досліджень.

Практичне значення роботи полягає в інтерпретації та візуалізації даних опитування львів'ян щодо задоволеності рівнем транспортних послуг, які надає комунальна система пасажирського транспорту.

Структура роботи: робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, що налічує 56 позицій. Робота містить 2 таблиці та 6 рисунків. Загальний обсяг роботи – 68 сторінки (з них 5 сторінок – список використаних джерел, 10– додатки).

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВИВЧЕННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

1.1 Місце і роль громадського транспорту в забезпеченні стійкого розвитку міста

Економіка кожної країни залежить від ефективного та стабільного функціонування транспортної системи. Рівень розвитку державної транспортної системи свідчить про її технологічний розвиток. У процесі інтеграції України до європейської та світової економіки важливим є питання наявності високорозвиненої транспортної системи [24].

Сьогодні транспорт входить до складу продуктивних сил суспільства, а на певному етапі суспільного розвитку виділяється в самостійну галузь матеріального виробництва. Від того, наскільки ефективно функціонує транспортна система суттєво залежить ефективність національної економіки загалом і кожної галузі зокрема.

Транспортна система займає провідну роль у соціально-економічному розвитку країни, значно підвищує конкурентоспроможність національної економіки та якість життя населення, сприяє економічному зростанню інших галузей. Розвиток транспортної системи держави є одним із найважливіших проявів її технічного та цивілізаційного прогресу. Під час інтеграції з європейською та світовою економікою потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більше зростає. Транспортна система стає основою для ефективного входження України у світове співтовариство та займає в ньому провідне місце [24, с. 89-97].

Зростання рівня урбанізації в багатьох регіонах світу потребує ефективної організації транспортної системи, особливо у великих містах, для яких розвиток міського транспорту є актуальною справою. Сьогодні перед

містами стоїть проблема забезпечення екологічно та конкурентоспроможного розвитку транспорту та водночас здатного вирішувати соціальні проблеми. Існує широкий спектр питань, від необхідності реагувати на проблеми зі здоров'ям та демографічні тенденції, до сприяння економічному та соціальному згуртованості, до потреб людей з обмеженими можливостями та мобільності сімей та дітей.

Все більше зростає проблема переміщення жителів та гостей містом. Мобільність у містах (міська мобільність) є одним з основних елементів громадського транспорту. Більшість транспортних засобів (як пасажирських, так і вантажних) починаються і закінчуються в різних містах, перетинаючи по дорозі кілька міст і селищ.

Нещодавнє повідомлення Комісії про стале майбутнє транспорту визначило урбанізацію та її вплив на транспорт як одну з головних нагальних проблем у забезпеченні сталого розвитку транспортної системи. Транспорт вимагає ефективних та скоординованих дій щодо міської мобільності та пропонує план дій на рівні ЄС для сприяння реалізації місцевих дій [25].

Система міського громадського транспорту є основною системою життєзабезпечення сучасного міста, що впливає з важливого завдання – задоволення потреб населення міста у вимушеному та особистому пересуванні його територією. Міський громадський транспорт є важливою підсистемою міського господарства, від функціонування якої залежить діяльність населення, усіх сфер міста, підприємств та організацій [12].

Виникнення та розвиток міського транспорту в нашій країні пов'язаний з розвитком транспортних засобів. Першим поширеним засобом транспорту в містах України був автомобільний транспорт. Він залишався важливим транспортним засобом до Першої світової війни, після чого його замінили більш сучасні моторизовані транспортні засоби. Громадський міський транспорт з'явився набагато раніше за міжміський [19].

Перший відомий проект громадського транспорту в Львові датується

1848 роком, коли було прийнято рішення перевозити пасажирів на «омнібусах» (критих вагонах, каретах, а взимку – візках). Тому фіксованих маршрутів тоді не було, і омнібуси мали використовуватися як багатомісні таксі. У 1868 р. у зв'язку з відкриттям залізниці виникла потреба перевозити пасажирів до поїздів, для яких організовано диліжансний рух. Тоді ж вперше було порушено питання організації міського залізничного транспорту – кінних залізниць. Днем появи громадського транспорту в Львові стало 17 червня 1879 року, коли місто було організовано «омнібусами» місткістю близько двадцяти чоловік кожен. Їхній рух продовжився і в наступному 1880 році, а навесні того ж року вони склали свої правила подорожей. Водночас робилися спроби організувати міський залізничний транспорт. У 1891 році було запущено регулярний пасажирський транспорт.

Першим сучасним видом громадського транспорту в Україні був львівський трамвай, який вважають родоначальником міського пасажирського транспорту не лише в Львові, а й у Російській імперії. Великі відмінності в профілі окремих районів Львова спричинили появу ще одного транспортного об'єкта. У 1905 році з'явилася черга, яка забезпечила зручне транспортне сполучення Подолу з Верхнім містом. Після Першої світової війни молоде автопром, звільнене від військових замовлень, використало всі свої виробничі потужності з метою забезпечення міжнародного ринку автомобілями різних типів.

У разі громадського транспорту описаний період характеризувався появою та поширенням автобусів, що значно послабило позиції трамвая в наступні десятиліття [40]. Автобусний транспорт був створений в СРСР у 1924 р. У жовтні 1925 р. Львів придбав у Німеччині 10 автобусів. Їхню службу довірили трамвайному парку, звідки 30 жовтня відправилися автобуси для перевезення пасажирів – колона стала ядром міського вагонного підприємства [14].

Особливо розвинувся автобусний транспорт у післявоєнний період. На

початку 1980-х років у місті вже було 8 флотів. З часом постало питання про запровадження нових видів громадського транспорту, особливо тролейбусів. Так, 5 листопада 1935 р. у Львові з'явився перший в Україні тролейбус і тролейбусний маршрут [14]. У найбільших містах-мільйонниках значну роль у масовому пасажиропотоку починають відігравати різні види швидкого транспорту поза вулицями.

Сучасний стан розвитку міського транспорту в Україні характеризується активним впровадженням сучасних транспортних технологій, особливо у великих містах та обласних центрах. Однак, незважаючи на впровадження нових технологій, робота міського транспорту продовжує стикатися з низкою економічних, організаційно-правових проблем, які потребують якнайшвидшого вирішення.

Активний вплив держави на процеси, які спостерігаються у транспортній системі нашої країни, містять історичні аспекти. Головні складові транспортного комплексу були започатковані в середині 1950-х років минулого століття. І на цьому етапі сформувалася нова система формування економіки, що забезпечувала збалансованість транспорту з іншими галузями економіки. У вказаний період разом з поняттям «транспортна мережа» введено наукові поняття «транспортна система» та «транспортний комплекс», який визначався як сукупність основних виробничих потужностей (транспортних засобів) усіх типів транспорту та їх матеріальних і нематеріальних об'єктів (інфраструктура транспорту) [13].

Фахівці транспортних наук розглядають транспорт як самостійну сферу матеріального виробництва, яка має ряд особливостей, що відрізняють його від інших галузей економіки.

Так, транспорт є одним із найважливіших елементів інфраструктури ринку. Сьогодні його функція полягає в об'єднанні виробничих ресурсів у процесі відтворення та забезпеченні їм виходу на ринок. Іншими словами, транспорт з'єднує час і простір, які розділяють виробників, покупців і

продавців. В економічному плані це послаблює часовий і просторовий розрив між виробництвом і споживанням [3].

Місце і роль транспорту в суспільному виробництві визначає необхідність його першочергового розвитку, державної підтримки у задоволенні його потреб у сфері транспортних засобів, матеріально-технічного забезпечення та паливно-енергетичних ресурсів.

Діюче законодавство трактує існування єдиної транспортної системи, яка має задовольняти потреби всього суспільства та населення у транспорті, відповідати рівню соціально-економічного розвитку держави, позитивно впливати на національну безпеку та забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки [34].

У сучасній науковій літературі одночасно співіснують різні визначення транспорту. Зокрема, транспорт вважається однією з найважливіших галузей економіки, яка створює необхідні умови для функціонування та розвитку всієї економіки, впливає на кінцеві результати практично у всіх галузях економіки та є важливим фактором розвитку економіки. Підвищення виробництва та ефективності [15].

Інші автори визначають транспорт як специфічну галузь комунікаційної інфраструктури виробництва матеріалів і послуг, що забезпечує потреби домогосподарств і населення у всіх видах транспорту [32].

Транспорт - це транспортна економічна система, яка надає послуги, що мають економічне та соціальне значення для населення. В економіці транспорт є «одним із найважливіших інфраструктурних елементів регіональної та міської економіки, а ефективна організація транспорту необхідна для соціально- економічну політику населення держави сприймати як ефективну та соціально орієнтовану» [3, с.78]. Транспортна система — це діяльність людини, що має специфічні організаційні форми вираження. З одного боку, це діяльність, пов'язана з функціонуванням окремих видів

транспорту, відповідно до цільового призначення, транспортної інфраструктури та надання транспортних послуг, з іншого – діяльність, пов'язана з функціонуванням транспортної системи окремих адміністративних та територіальних одиниць - області, повіти, села, міста. національна транспортна система [33].

В економічній літературі транспорту велике значення і пріоритет надається розвитку всього господарського комплексу держави. Згідно економічної енциклопедії, транспорт – це одна з найголовніших галузей виробництва, яка забезпечує виробничі та невиробничі потреби населення та економіки за всіма видами транспорту [8, с 676]. Цілісна і динамічна система, що є невід'ємною частиною суспільного виробництва і «забезпечує широкий обмін продуктами та пасажирським транспортом, створює оптимальні транспортно-економічні зв'язки, створює умови для економічного розвитку регіонів, впливає на темпи розвитку та спеціалізацію виробництва, впливаючи і в прямій залежності від рівня соціально-економічного розвитку країни.

Іншим ключовим поняттям транспорту є поняття «транспортна система», під якою в науковій літературі розуміють сукупність взаємопов'язаних об'єктів (один або декілька видів транспорту), призначених для транспорту, включаючи транспортну мережу, рухомий склад і пов'язані з ними структури управління. [16]. Крім того, єдина транспортна система класифікується як сукупність шляхів, транспортно-технічних пристроїв і механізмів, засобів контролю і зв'язку, систем усіх видів транспорту, пов'язаних системою технологічних, технічних, інформаційних, правових і економічних зв'язків, агрохолдингів у сфері перевезення вантажів і пасажирів [41].

В сучасних складних соціально-економічних умовах погіршення основних макроекономічних показників і, як наслідок, суттєве зниження рівня життя населення, є особливо актуальними питаннями посилення

конкурентоспроможності пріоритетних для розвитку економіки галузей і господарських комплексів. Зокрема, на особливу увагу заслуговують проблеми підвищення якості транспортних послуг та забезпечення їх доступності. Про важливу роль транспортного комплексу в соціально-економічному житті держави свідчить його активна участь у територіальному розподілі соціальної роботи; у раціональному розміщенні виробничих приміщень; у торговельно-економічній інтеграції. Тому сучасні ринкові умови вимагають управління добре функціонуючим транспортом як важливим інфраструктурним елементом національної економіки.

Сучасний транспорт - це єдина (соціально-економічна) транспортна система, що включає мережу залізничного, морського, річкового, автомобільного, повітряного, трубопровідного, міського та промислового сполучення [31].

Транспортний комплекс – важлива галузь вітчизняної економіки, яка обслуговує практично всі сфери економічної діяльності та все населення, сприяє розвитку національної економіки, стійким зовнішньоекономічним зв'язкам, мобільності та якості життя. Його важлива роль в економічному, соціальному, культурному та оборонному розвитку держави визначається високими вимогами до якості, регулярності та надійності транспортного сполучення, безпеки вантажів, безпеки пасажирських перевезень, якості та ефективності поставок. Транспортно-дорожній комплекс – це сукупність основних галузей транспорту, дорожнього та дорожнього господарства, один із найважливіших системоутворюючих елементів, що визначає загальний рівень економічного потенціалу та структуру економіки кожної промислово розвиненої країни [41, с. 196].

Транспорт, поряд з іншими галузями інфраструктури, створює базові умови для суспільства і є важливим інструментом досягнення цілей соціальної, економічної та зовнішньої політики країни. Це одна з найбільших системних галузей, тісно пов'язаних з усіма елементами економіки та

соціальної сфери. Подальший розвиток країни, розширення внутрішніх і зовнішніх транспортно-економічних зв'язків, збільшення виробництва та покращення умов життя населення, значення транспорту та його роль як системного чинника будуть тільки зростати. У зв'язку з безумовною галузевою та регіональною диференціацією транспортної системи на макрорівні транспорт трактується як єдиний суб'єкт управління. Узгоджений розвиток і організація взаємодій різних видів транспорту роблять транспорт єдиним комплексом, що забезпечує додатковий системний синергетичний ефект [29, с. 222].

Важливу роль у системі господарського комплексу міста відіграє транспортне обслуговування населення. Пасажирський транспорт, задовольняючи потреби населення в русі, створює передумови для нормального функціонування економіки регіону, служить збільшенню вільного часу громадян, надаючи їм можливість користуватися послугами територіально розосередженої соціальної інфраструктури. Роль пасажирського транспорту в соціально-економічному розвитку міста, насамперед, зумовлена географічним масштабом господарювання в просторі матеріальних об'єктів життєдіяльності населення міста та його територіальних систем нижчих систематичних розрядів, чисельністю та розселенням громадян. [21, с. 40].

Транспортна галузь економіки є складною та стратегічно важливою в усіх відношеннях системою, основна мета якої є реалізація комплексу транспортних послуг, що задовольняють за кількістю та якістю платоспроможний споживчий попит. Транспорт є важливою частиною інфраструктури і стає суб'єктом ринкових відносин, надаючи послуги, необхідні суспільству для переміщення пасажирів і доставки вантажів. Пасажирський комплекс транспортної галузі є однією з тих сфер діяльності, де в процесі розвитку ринкових відносин залишаються актуальними проблеми пошуку оптимального поєднання вільного підприємництва та

державного регулювання.

Тому об'єктивною потребою є необхідність глибшого вивчення механізмів цієї сфери діяльності, специфіки її функціонування, визначення форм і методів використання наукових досягнень для вдосконалення управління пасажирським комплексом [32, с. 44].

Компоненти та елементи транспортної системи мають складну систему прямих і непрямих, прямих і опосередкованих, функціональних і причинно-наслідкових зв'язків, які, на нашу думку, описують взаємозв'язок між елементами та компонентами транспортної системи.

Таким чином, місце і роль транспорту в реалізації транспортної політики держави визначає необхідність його першочергового розвитку, державної підтримки у задоволенні його потреб у транспортних, матеріально-технічних та паливно-енергетичних ресурсах.

Одним з головних нагальних питань забезпечення сталості транспортної системи є урбанізація. Сьогодні на міський пасажирський транспорт припадає понад 55,5% загального пасажиропотоку.

1.2 Особливість та специфіка громадського транспорту

Структура транспортної системи кожного міста, в тому числі і великого, визначається видами транспорту, що використовується, і може бути охарактеризована транспортними мережами, що її утворюють. Законом України «Про транспорт» визначається, що єдина транспортна система України містить наступні компоненти: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний та повітряний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен; промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; транспорт трубопровід, дороги,

Так тому в чинному законодавстві міський транспорт не виділяється як окрема категорія, а лише разом з іншими видами відноситься до категорії громадського транспорту.

Виділення міського транспорту в окрему категорію має виважене соціально-економічне обґрунтування. По-перше, щодо призначення та функцій міського транспорту можна сказати, що він суттєво відрізняється від промислового та вантажного транспорту; по-друге, соціальна роль міського транспорту є важливою і в багатьох випадках важливішою за економічний ефект.

У науковій літературі міський транспорт віднесено до самостійної категорії; він охоплює три основні типи: пасажирські, вантажні та спеціальні (автомобілі швидкої та пожежної допомоги, машини для прибирання вулиць тощо) [15]. За характером середовища, що використовується для руху, пасажирський транспорт поділяється на наземний, водний і повітряний, а також транспорт із використанням штучного середовища (часто підземного). Міський транспорт – це сукупність різноманітних видів транспорту, що перевозить людей і вантажі в межах міста та найближчої приміської зони, а також виконує роботи, пов'язані з розвитком міста. Завдяки наявності в міській системі міст-супутників і рекреаційних зон, віддалених від житлових і промислових районів, громадський транспорт обслуговує всю агломерацію [24].

Розвиток сучасних міст супроводжується збільшенням їх території, міграцією людей на нові приміські території, вилученням з роботи житлових районів. Наслідком цього процесу є збільшення відстані між жителями до роботи, збільшення кількості мешканців міста, які користуються транспортом, і збільшення середньої кількості поїздок на одного пасажирів за рік [41].

Сучасний пасажирський транспорт є найважливішим елементом соціальної інфраструктури великого міста. Стабільне та ефективне

функціонування транспорту є необхідною умовою стабілізації та відбудови економіки, покращення умов життя та рівня життя [18]. Пасажирський транспорт забезпечує перевезення людей, їх ручної поклажі та багажу різними видами транспорту. Сучасний етап розвитку міського транспорту характеризується посиленням транспортного сполучення в межах міських агломерацій. Наявність швидкісних транспортних засобів створює умови для виникнення великих центрів міст-супутників, курортів та місць масового відпочинку. Населення великих міст децентралізовано зі створенням єдиної транспортної системи, що охоплює великі території з великою кількістю поселення.

Сьогодні, незважаючи на високі темпи розвитку пасажирського транспорту, ступінь задоволення потреб населення у транспортних послугах залишається недостатнім. Пасажирський транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні довговічності багатьох соціально-економічних зв'язків. Скорочення часу, що витрачається громадянами на перетин простору між просторово відокремленими елементами виробничої та соціальної інфраструктури для міжособистісного спілкування, забезпечення їм комфортних умов під час пересування – найважливіші завдання пасажирського транспорту [6].

Громадський транспорт виконує важливе завдання перевезення пасажирів і вантажів з мінімальними вкладеннями часу і ресурсів, з обов'язковою безпекою руху. Від розвитку міського транспорту залежить, зокрема, інвестиційна привабливість кожної гміни, її стратегія територіального розвитку. Пасажирський транспорт є однією з важливих складових платних послуг, що надаються населенню. Важко переоцінити соціальну важливість пасажирських перевезень, що впливає на рівень доступності регіонів, транспортну мобільність та добробут [6]. У зв'язку з цим планомірно зростатиме роль і значення транспорту як однієї з найважливіших галузей народного господарства, ефективного функціонування

якого стає необхідною умовою стабілізації та структурної трансформації господарського комплексу відповідно до потреб народного господарства. населення, суспільне виробництво та транспорт економічних інтересів.

Міський транспорт відіграє важливу роль у суспільному житті, впливаючи на соціально-економічний розвиток адміністративно-територіальних одиниць. Це може бути способом прискорити чи уповільнити розвиток міст, або забезпечити чи навпаки, перешкодити населенню користуватися основними послугами.

Сучасне місто не може існувати без організації громадського транспорту, який дозволяє швидко та легко подорожувати. Добре організований транспорт покращує умови життя населення.

Міський транспорт є важливим елементом інфраструктури міста, його стабільне функціонування є одним із показників якості життя населення. Цей транспорт призначений насамперед для перевезення малозабезпечених верств населення, забезпечення територіальної цілісності міст, доступності всіх елементів міського господарства.

Транспорт - одна з тих галузей, ефективне функціонування яких визначає подальший розвиток усієї економіки, активізацію зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб суспільного виробництва та населення у вантажних і пасажирських перевезеннях. Проте в умовах ринкових змін реформування пасажирського транспорту є недостатнім. І хоча роль транспорту зростає, його матеріально-технічний стан та масштаби інвестицій залишаються далеко не оптимальними для сучасних, а особливо майбутніх потреб економіки та населення. Порівняння з ринково розвинутими країнами показує, що транспортна система повинна розвиватися не тільки відповідно до зростаючих потреб суспільства, а навіть обганяти їх і мати певні резервні можливості [382, с. 44].

Громадський транспорт асоціюється з просторовими формами, які відрізняються залежно від способу їх використання. Місцеві географічні та

історичні особливості залишаються важливими факторами впливу на міські форми. В епоху екстенсивної автомобілізації та особистої мобільності все більше міст розвивають свою просторову структуру, що посилює залежність життєдіяльності та комерційних структур від автотранспорту, зокрема легкових автомобілів. Це призвело до переходу від вуличної сітки до криволінійних і кластерних моделей, які є поширеними в приміських районах. Розпорошена форма міської забудови і відповідне розташування міських вулиць зустрічаються в багатьох різних типах міст.

Іншою тенденцією еволюції транспорту та міських просторових форм є набуття рис компактності центру міста. Так, багато сучасних міст успадкували свою міську форму від щільних міських ядра центру. Однак на іншому кінці спектру є дисперсія міських форм, які виникли відносно недавно і пов'язані з високим рівнем автомобілізації. Важливу роль в економічній життєздатності населення, державних, комунальних і комерційних організацій, а також у міських просторових структурах відіграють міські порти, аеропорти, залізничні та автовокзали як центри залучення та розподілу транспортних потоків [14, с. 79].

Еволюція транспорту та транспортної техніки загалом призвела до зміни міських просторових форм. У минулому традиційні галузі залежали від наявності централізованих робочих місць, транспортних і технологічних факторів, а сучасні галузі, такі як торговельні та офісні, транспортно-логістичні центри, розташовувалися в приміських районах через менші витрати на будівництво та оренду. Таким чином міські просторові структури переходили від вузлової до багатовузлової форми, що призвело до розвитку міста та створення нових зв'язків з регіональними та глобальними економічними суб'єктами.

Для різних частин міста характерна різна динаміка розвитку залежно від його просторової структури. Ці зміни відбувалися за різними географічними та історичними процесами. На формування сучасних

просторових структур міст суттєво вплинули два процеси: дисперсна модель міського розвитку та децентралізація життя. Це призвело до двох протилежних ефектів. По-перше, час у дорозі залишався відносно стабільним. По-друге, сполучення зазвичай було автомобілем, а не громадським транспортом. Більшість транзитних доріг та інфраструктурних систем розроблені для полегшення руху між передмістями та містами, а не між передмістями. В результаті приміські магістралі були менш завантаженими, ніж міські.

Хоча транспортні системи та моделі значно змінилися з часом, більшість людей подорожують 30-40 хвилин в одному напрямку. У всьому світі люди витрачають близько 1,2 години на день на дорогу на роботу з малою або високою мобільністю. Різні транспортні технології означають різну швидкість і силу руху. Як наслідок, міста, які значною мірою покладаються на немоторизований транспорт, як правило, відрізняються від міст з більш сучасним транспортом. Транспортні технології відіграють важливу роль у міських просторових формах для різних видів діяльності, і їх еволюція тісно пов'язана з місцевими умовами життя, розвитком інфраструктури та інвестиційною діяльністю [1, с.83].

Площа міст, відведених для транспорту, часто корелює з рівнем мобільності. До автомобільної ери близько 10% території міста використовувалося для транспорту, а дороги були призначені для пішоходів. Зі збільшенням мобільності людей і вантажів зросла частка міських територій у транспорті та інфраструктурі. Великі зміни просторових форм міського транспорту спостерігаються між різними містами, різними частинами міста, центральними та периферійними районами.

Основними складовими просторових форм міського транспорту є пішохідні зони, дороги та автостоянки, велосипедні доріжки, транзитні системи громадського транспорту, транспортні термінали (порти, аеропорти, станції Електрокар, авто- та залізничні тощо). Наприклад, багато

транспортних систем, таких як автобуси та трамваї, значно зменшили частку дорожнього простору для інших видів транспорту, що призвело до постійних або тимчасових (у годину пік) автобусних смуг. Вид транспорту змінюється залежно від багатьох факторів, у тому числі найважливішої щільності.

Крім того, кожен вид транспорту має унікальні експлуатаційні характеристики та характеристики простору. Найочевиднішим прикладом є автомобіль, який потребує місця для пересування (частина дорожньої інфраструктури), але також використовує значну частину міського простору для стаціонарного розміщення. Тому велику площу міського простору слід відводити під розміщення автомобіля, коли це економічно та соціально недоцільно. У великих агломераціях майже всі безкоштовні вуличні стоянки та в районах із середньою та високою щільністю зайняті протягом дня. У західноєвропейських містах дороги становлять від 10% до 20% міського простору, тоді як в інших країнах ця кількість становить близько 6%, але завдяки автомобільній промисловості вона швидко зростає [5, с.79].

Крім іншого, урбанізація характеризується збільшенням кількості виїздів до міських територій. Міста традиційно реагують на підвищення мобільності шляхом розвитку транспортних засобів, просторових форм та інфраструктури. У розвинених країнах світу міські просторові структури з точки зору використання автомобілів поділяються на чотири основні типи: повністю моторизована мережа, яка залежить від кількості пасажирських транспортних засобів у місті; слабкий центр, де багато видів діяльності знаходяться на периферії; потужний центр з високою щільністю міських центрів з розвиненою системою громадського транспорту; мережа з обмеженим рухом, переважно в центрі міста та в години пік.

Громадський транспорт охоплює три великі категорії транспорту: громадський, особистий і важливий. Якщо пасажирські перевезення є результатом багатьох індивідуальних рішень на основі різних обґрунтувань, то вантажні перевезення є результатом спільних рішень власників вантажів

та постачальників транспортних послуг. У деяких випадках пасажир і вантаж доповнюють один одного, але іноді вони можуть конкурувати один з одним.

Метою громадського транспорту є надання громадських послуг для пересування населення в конкретній частині міста. Його ефективність заснована на перевезенні великої кількості пасажирів і досягненні ефекту від масштабу. Громадський транспорт здійснюється трамваями, автобусами, тролейбусами, Електрокар, електричками та поромами [4, с. 64]. Індивідуальний транспорт надає послуги з пересування, які є результатом особистого вибору засобів, таких як: автомобіль, пішохід, велосипед і мотоцикл. Оскільки міста є домінуючими центрами виробництва, розподілу та споживання товарів, комерційна діяльність (індивідуальна, колективна) супроводжується великим обсягом товаропотоку. Ці перевезення здійснюються переважно фургонами та їх переміщенням між виробничими ділянками, розподільними центрами, складами та організаціями роздрібною торгівлі.

Стрімке зростання міст, яке відбувається в багатьох країнах світу, тягне за собою збільшення кількості пасажирів і вантажів, які подорожують до міст. Транспорт зазвичай здійснюється на великі відстані, але досвід показує, що середній час у дорозі за останні сто років суттєво не змінився (від 1 до 1,2 години на добу). Це означає, що споживачі транспортних послуг поступово переходять на більш швидкісні види транспорту, завдяки чому можна швидше долати ту саму відстань. На практиці застосовуються більш ефективні технології транспортних засобів та інфраструктури, що призвело до створення великої різноманітності міських транспортних систем у всьому світі. Розвинені країни пройшли три основні етапи розвитку міст, кожна з яких передбачала певну форму міської мобільності (пішохідний, транспортний, електротранспорт і автомобільний транспорт).

У науковій літературі мобільність розглядається в соціальному аспекті як проблема справедливості. Частка автомобілів у міських подорожах

змінюється в залежності від просторової форми міста, соціального статусу мешканця, його доходів, якості послуг громадського транспорту та можливостей паркування. Громадський транспорт доступний для соціальних груп, таких як студенти, люди похилого віку, і малозабезпечені. Існують суттєві відмінності в мобільності залежно від віку, доходу, статі та стану здоров'я.

Важливу роль у розвитку сучасних міст відіграє громадський транспорт (автобуси, тролейбуси, трамваї, Електрокар, монорейки), а також міський транспорт і дорожня інфраструктура. Громадський транспорт значно покращує якість життя в міських агломераціях, забезпечуючи безпечно, ефективно та економне обслуговування пасажирів. Громадський транспорт обслуговує як індивідуальні інтереси окремих громадян, так і колективні інтереси всього населення міста, збільшує особисті можливості та забезпечує особисту мобільність [4, с. 167].

Громадський транспорт і міські транспортні коридори є природними точками концентрації населення міста, вони забезпечують економічну та соціальну ефективність життя, сприяють створенню потужних мікрорайонних центрів, які є економічно стабільними, безпечними та продуктивними [3, с 9]. Коли пасажирів подорожують громадським транспортом, їх контакти з оточуючими стають ближчими, підвищується рівень комунікації та зменшується залежність від автомобілів, що сприяє підвищенню рівня фізичної активності.

Громадський транспорт економить державні витрати, включаючи поточні та одноразові витрати. Об'єкти нерухомості (житлові, комерційні та офісні), що обслуговуються громадським транспортом, вважаються вищими за аналогічні види, до яких не можна дістатися громадським транспортом. спектр послуг (роздрібна торгівля, громадське харчування, медичні заклади, навчальні заклади, побутове обслуговування тощо) Цей вид транспорту оживляє житлові райони, підвищує соціальну взаємодію та пішохідну

активність, підвищує безпеку та сприяє створенню відчуття комфортних умов проживання.

Тому, за оцінками, до 2025 року 20% населення розвинених міст становитиме понад 65 років, і багато з них не зможуть керувати легковими автомобілями, що є додатковим драйвером зростання послуг громадського транспорту [11, с. 61].

Таким чином, специфіка та специфіка міського транспорту, а також його несхожість від інших видів транспорту вимагають виокремлення його в самостійну категорію. Соціальна спрямованість функціонування сучасного міського транспорту є основним критерієм розрізнення цього виду транспорту та пріоритетом у створенні організаційно-правової основи його функціонування.

1.3 Зарубіжний досвід вивчення особливостей функціонування транспортної інфраструктури міста

Уряди всіх країн світу докладають багато зусиль для забезпечення належного розвитку транспорту своєї країни. У свою чергу, кожна держава розвиває власну транспортну систему по своєму, але разом намагаються досягти одного результату – ефективної роботи міського транспорту максимально задовільнивши потреби населення у пасажирському транспорті та мінімально затративши при цьому з бюджетів відповідних рівнів. Особливий інтерес представляє досвід тих країн, які докладають значних зусиль для вирішення цих проблем. Серед них найбільш цінним є досвід Європейського Союзу (далі – ЄС), який уже пішов шляхом, який Україна разом з іншими пострадянськими країнами тільки починає [1].

Досліджуючи світовий досвід реформування міського пасажирського транспорту, можна дійти до загальної тенденції: майже в усіх країнах світу

міський транспорт залишається збитковим. Одним із найпоширеніших напрямків реформування міського пасажирського транспорту є приватизація підприємств міського транспорту.

Наслідком таких реформ є змішана міська транспортна система, в якій транспорт здійснюють спільно державні та приватні компанії. Однак у такій ситуації приватним перевізникам важко конкурувати з державними. Суворе державне регулювання тарифів і процедур прийому суттєво впливає на ефективність роботи приватних перевізників.

В результаті таких реформ договори на надання транспортних послуг укладаються на конкурсній та тендерній основі. У сучасних умовах головною метою управління громадським транспортом є забезпечення ефективної та безпечної роботи транспортної системи, яка має ґрунтуватися на поєднанні приватних і державних інтересів. Водночас останніми роками йдеться переважно про делегування адміністративних повноважень органам місцевого та самоврядування.

Досвід Чеської Республіки є одним із яскравих прикладів централізованої системи організації пасажирських перевезень громадським транспортом. Специфіка чеського досвіду організації громадського транспорту полягає в тому, що весь існуючий пасажирський транспорт у місті знаходиться в компетенції одного органу – муніципалітету (або судді).

Ще однією особливістю організації ефективного функціонування портового пасажирського транспорту в Чехії є реструктуризація транспортних компаній. У 1994–1998 роках майже по всій Чехії на базі державних компаній громадського транспорту були створені відповідні відкриті акціонерні товариства. Подібні компанії міського транспорту поширені в інших країнах Європи. У них, як правило, частка держави (комуни чи магістрату) коливалася від 10% до 100%. Аналіз діяльності чеських підприємств міського пасажирського транспорту показав, що підприємства формально належать гміні, але зміна організаційно-правової

форми цих суб'єктів була викликана об'єктивною необхідністю запровадження нових умов і механізмів покращення їх фінансового стану. та економічний стан. Позитивний ефект від цих змін був досягнутий почасти завдяки можливостям, які відкрила перед підприємством та владою гміни зміна організаційно-правової форми господарювання.

Корпоратизація підприємств громадського транспорту дала такі результати:

- 1) отримати значні фінансові ресурси як для засновників, так і для третіх осіб шляхом інвестування ліквідних активів на ринку цінних паперів;
- 2) представникам гміни брати активну участь в управлінні товариством шляхом участі у загальних зборах акціонерів;
- 3) здійснювати комплексне управління підприємством, у тому числі його майном, завдяки додатковому оперативному контролю за фінансово-господарською діяльністю виконавчого органу з боку ревізійної комісії та обов'язкового аудитора товариства;
- 4) самостійно виступати позичальником у фінансових установах у разі необхідності отримання додаткових коштів [1].

Серед європейських країн прикладом переваги державного сектора перед приватним у плані міського транспорту є Угорщина. Міський пасажирський транспорт, зокрема автобуси, належить муніципалітету, а таксі — приватний сектор. Нерентабельність громадського транспорту потребує державної підтримки, у тому числі й фінансової. Специфіка субсидування пасажирських перевезень у різних країнах визначається відповідно до економічного становища країни, державної політики у сфері транспорту тощо.

У Франції приватний капітал може фінансувати розвиток міського транспорту, але таке приватне фінансування обмежено не більше ніж 50%. Крім того, органи державної влади не можуть фінансувати роботу міського транспорту, для цього субсидії можуть надавати лише регіональні та місцеві

органи влади [2].

У Бельгії уряд створив спеціальний фонд для повного субсидування роботи міського пасажирського транспорту, не дозволяючи при цьому використовувати кошти з цього фонду на інші потреби.

У Великобританії держава не субсидує операційні витрати муніципальних транспортних компаній. Специфікою організації фінансового забезпечення є можливість вибору джерела фінансування в конкурентному середовищі. Фінансові установи повинні інформувати підприємства громадського пасажирського транспорту про можливості субсидій через ЗМІ. Потім протягом місяця транспортні компанії обирають одну з фінансових установ [2].

Управління громадським транспортом відбувається переважно шляхом розробки та реалізації економічної та соціальної політики, у тому числі субсидування пасажирських перевезень. У деяких європейських країнах основним інструментом управління міською транспортною системою є проектне фінансування як один із видів муніципальних закупівель. Його суть полягає в організації конкурсів (тендерів, аукціонів) за проектами різних компаній, що займаються організацією транспорту, із залученням експертів. За результатами конкурсу обирається проект, щодо якого буде видано муніципальне розпорядження. Такий вибір сприяє розвитку здорової конкуренції у сфері міського пасажирського транспорту [3].

Таким чином, дослідження різноманітних моделей управління міським транспортом за кордоном показує, що в сучасних європейських країнах організація управління регулюється відповідно до транспортної стратегії даної країни з урахуванням європейських тенденцій у цій сфері національним законодавством, а в рівнях багатьох країн.

Висновки до розділу 1

Місце і роль транспорту в реалізації транспортної політики держави визначає необхідність його першочергового розвитку, державної підтримки у задоволенні його потреб у транспортних, матеріально-технічних та паливно-енергетичних ресурсах.

Одним з головних нагальних питань забезпечення сталості транспортної системи є урбанізація. Сьогодні на міський пасажирський транспорт припадає понад 55,5% загального пасажиропотоку.

Специфіка і специфіка міського транспорту, а також його несхожість від інших видів транспорту вимагають виокремлення його в самостійну категорію, що має виважене соціально-економічне обґрунтування. По-перше, щодо призначення та функцій міського транспорту можна сказати, що він суттєво відрізняється від промислового та вантажного транспорту; по-друге, надто важлива соціальна роль міського транспорту і в багатьох випадках переважає економічний ефект.

Аналізуючи практику та досвід провідних зарубіжних країн визначено, що для створення ефективної та розвиненої системи багаторівневого державного регулювання міського громадського транспорту сприяють ринкові відносини в економіці. Серед найбільш ефективної форми організації громадського транспорту є конкуренція між перевізниками з різними формами власності, яка забезпечується при умові відповідної структури та необхідного потенціалу органів місцевої державної влади.

РОЗДІЛ 2

ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ У ПРОСТОРІ СОЦІАЛЬНИХ ВЗАЄМОДІЙ

2.1 Громадський транспорт як модератор соціальних відносин

Міський громадський транспорт - це феномен соціальної реальності, наданий суб'єкту в досвіді повсякденного життя і наповнений різноманітними культурними значеннями в конкретних соціально-історичних контекстах. В умовах соціальних змін створюються та транслюються уявлення про правила взаємодії та цінності, моделі поведінки та зміст професійних знань у системі громадського транспорту. Регулятивні очікування щодо надання та використання транспортних послуг визначають сприйняття їх якості та формують культуру обслуговування [2, с.107].

Культура обслуговування містить ідеальні уявлення про стандарти обслуговування і відображається на рівні задоволеності клієнтів. Транспортний засіб стає публічним місцем, яке регулює поведінку через ціннісні нормативні очікування. Повсякденну культуру пасажирів громадського транспорту формують практики соціального спілкування та фізичного контролю.

Забезпечення потоку людей, а отже функціонування зайнятості, освіти, соціальної сфери, громадського транспорту є найважливішим статусно-рольовим комплексом соціальної системи, організованою ціннісно-нормативною структурою, регулює принципи взаємодії та норми соціальні та культурні відносини. Оновлюються формальні правила поведінки, трансформуються соціокультурні уявлення, змінюється порядок таких механізмів, як розклад, черга, розподіл місць, способи спілкування

ключових агентів. Розклад використовується для організації простору та центрального часу, де час є вимірним виразом адміністративної влади, а шляхи сполучення та автомобілі - сферами його застосування. С.108]. Місця та зони розвинутого міського простору перебувають у власності дефіциту, стаючи об'єктом символічної боротьби в різних сферах в індивідуальних і колективних формах просторової мобільності. Ретенція як елемент транспортної інфраструктури, окрім свого безпосереднього призначення, може сприяти символічній політиці, сприяючи витісненню історичної пам'яті комерційною та народною топонімією.

Культура обслуговування міського громадського транспорту, а також щоденна практика пасажирів, водіїв і кондукторів передбачають засвоєні цінності та рольові очікування, які спонукають агентів дотримуватися правил, відповідних їх статусу. Поняття якості співвідноситься з нормативним методом обслуговування, стандарт реалізації якого в ідеалі має бути загальним для всіх учасників процесу. Фактично, дефіцит персоналу та засобів, а також високі стандарти ділової та професійної етики призводять до зниження якості послуг, а ступінь задоволеності пасажирів є досить низьким з точки зору доступності, комфорту, оптимальних витрат часу та просторова насиченість.

Наслідки позбавлення якісних та доступних послуг посилюються у групі користувачів з особливими потребами, у тому числі з обмеженою фізичною мобільністю. Партнерство з клієнтами в системі транспортних послуг виявляється, з одного боку, у виборчій соціальній підтримці. діяльності, а з іншого боку, в обмеженому зворотному зв'язку у вигляді скарг та зауважень на адресу водіїв.

Транспортні поїздки, окрім зручності, несуть з собою відчуття ризику та дискомфорту. Суб'єктивні образи маршрутів громадського транспорту відображають навколишню дійсність із чіткими смислами, впізнаваними об'єктами оточення, в яких присутні важливі для акторів

елементи, що характеризуються комфортом чи дискомфортом, доступністю чи недоступністю бар'єрів [3, с. 118]. Бар'єри для вільного пересування представлені на когнітивних картах. Налагоджені комунікаційні маршрути критикуються з точки зору інтересів конкретних споживачів через відсутність зупинок поблизу важливих пунктів охорони здоров'я та соціальної допомоги, інфраструктури відпочинку та культурних об'єктів.

Забезпечуючи мобільність в умовах масового споживання, сам транспортний засіб стає публічним місцем здійснення влади, генеруючи повсякденні символічні класифікації, простором, відкритим для соціальних взаємодій та взаємної типізації. Тимчасові параметри окремого пріоритетного товару тут визначаються як спільні з групою на період руху в одному транспортному засобі. Суб'єктивні практики доступу до транспортних послуг формуються на тлі індивідуальних соціальних знань, які конструюють досвід пасажирської спільноти.

Виступаючи особливо цінно в умовах дефіциту, транспортний простір стає причиною конкуренції за ресурси, визначаючи специфіку тілесних практик тимчасової спільноти, регулюючи поділ і зонування внутрішнього простору, породжуючи синтез народних знань і тактик повсякденного життя. драма.

У тому, що звичка включає повсякденні соціальні переживання, особливу роль відіграє аспект тілесності, який передбачає специфічні поведінкові норми, засновані на категоризації загроз і методах їх мінімізації.

Негативними наслідками автомобілізації є забруднення повітря і землі вздовж автомобільних доріг, шумове забруднення міських та приміських середовищ, збільшення кількості автомобільних аварій та їх жертв, зростання залежності суспільства від негативних наслідків автомобілізації, хоча ступінь свобода вибору набагато вища, ніж у

громадському пасажирському транспорті.

У разі завдань транспортного планування дуже важливо знати параметри транспортного попиту. Крім територіального аспекту (людям доводиться їздити в різні частини міста), є ще й тимчасовий аспект. Громадяни виїжджають у визначений час, що створює так звані «вершини». Вважається, що основними комунікаційними «піками» міста є ранок і вечір, але для багатьох міст і окремих районів, таких як міські центри, є також обідня «пік».

Значення громадського транспорту змінюється залежно від конкретного суспільно-історичного контексту: сприйняття важливості транспорту, ставлення до критеріїв обслуговування на транспорті свідчать про стурбованість (або її відсутність) для користувачів і персоналу [4, с. 69].

Діяльність, яка підходить для однієї культури, може бути неприйнятною в іншій.

Соціальна організація повсякденних явищ будується в процесі інституціоналізації, джерелом якої є звичка, соціальний досвід, успадкування традиції та матеріалізація соціальної дійсності. У результаті громадський транспорт, який представляє світ речей, стає частиною повсякденного життя, використання транспортних послуг стає звичайною практикою, яка перетворюється на соціальний досвід під впливом соціально-історичного контексту.

Транспорт – це сфера громадських послуг, пов'язана із задоволенням потреб людей під час руху, їх прагненням до територіальної мобільності. Культура обслуговування базується на якості обслуговування та ефективності співробітників, а також на рівні задоволеності клієнтів. Поняття «якість» співвідноситься з ідеальним прикладом послуги, стандарт якої має бути загальним для всіх учасників процесу [2, с. 106].

Пасажири стикаються з нездатністю транспортних адміністрацій

забезпечити необхідну кількість поїздок, яка відповідає реальним потребам. Існує кілька критичних моментів протягом доби, коли кількість пасажирів перевищує проїзну кількість через брак ресурсів для оновлення рухомого складу, належну оплату праці транспортного персоналу та брак водіїв. Спосіб зменшення наслідків депривації та підтримки вразливих верств населення – надання безкоштовного проїзду пільговим категоріям пасажирів.

У соціокультурних умовах існує типологія групи користувачів громадського транспорту: окрім більшості звичайних пасажирів, які купують послугу, є й спеціальні – на основі скороченого проїзду (студенти, пенсіонери) та потреби в більш комфортні умови (молоді мами з дітьми, вагітні жінки, інваліди). Практично всі учасники (особливо категорії громадян з додатковими потребами) повсякденного життя стикаються з труднощами (фізична непристосованість транспортних засобів, неналежне ставлення постачальників послуг, відсутність транспортних засобів у години пік, порушення розкладу руху) при отриманні транспортних послуг. За таких обставин виявляється одна з двох моделей поведінки, що свідчить або про нейтральну роль громадянина, або про штучно завищену роль клієнта. «Завищена роль замовника» проявляється в культурі транспортного обслуговування: пасажир має право і можливість повідомляти про порушення швидкості, хамство, поведінку водія (куріння в салоні), незручність зупинки.

2.2 Рівень культури водіїв як запорука успіху громадського транспорту

Громадський транспорт забезпечує мешканцям комфорт, але дуже часто пасажирів скаржаться на витрати на проїзд, якість транспорту,

зовнішній вигляд українських маршруток, культуру водіїв громадського транспорту. Симптомом сучасного транспорту є нездатність водіїв підтримувати належну культуру обслуговування пасажирів. На жаль, некультурні водії – звичайний образ нашого сьогодення, який залишає у пасажирів негативні емоції від поїздки. Здається, що такі ситуації виникають через непрофесійних водіїв, але часто причиною їхньої поведінки є освіта, людські цінності та інтелект. [2].

Порівнюючи культуру водіння, поведінку та охайність водіїв громадського транспорту України з водіями інших європейських країн, можна помітити суттєву різницю. Вище вказана відмінність пов'язана з різницею у заробітних платах українських водіїв. Також культура пов'язана з менталітетом українців та європейців, рівнем освіти, яку отримують водії під час навчання в Україні чи Європі.

Формування культури водіння є важливою проблемою громадського транспорту. Досконала культура зводиться до досягнення цілісності внутрішнього стану водія та його зовнішньої поведінки. Внутрішній стан – це мета, план, зовнішній стан – безпосередній прояв культури: пунктуальність водія, коректність у спілкуванні з іншими водіями та пасажирями. Таку культуру треба розвивати.

Професійна субкультура водіїв міського громадського транспорту містить соціальні норми поведінки та форми дискурсу, що змінюються на рівні повсякденного життя, створюються традиціями в межах професійної практики та ритуалізованої діяльності. У процесі рутинної роботи водія формуються професійні знання та вміння. Професійне середовище водіїв громадського транспорту з типовою тактикою повсякденного життя формує моделі поведінки в контексті соціально-культурних та економічних відносин, що описуються знаком якості обслуговування пасажирів.

Безперечно, найважливішим є внутрішній рівень досконалості водія, адже він визначає манеру керування транспортним засобом, ставлення до

співробітників та клієнтів, проявляє ввічливість у надзвичайних ситуаціях, коли потрібно швидко приймати рішення та уникати аварій та різноманітні конфлікти. Неодмінними якостями відмінного водія громадського транспорту повинні бути людяність, турбота про незнайомих людей, які виявили бажання стати його клієнтами і пасажирями. [3].

Культура водія громадського транспорту ґрунтується на моральних та соціально-психологічних засадах. Він ґрунтується на таких важливих правилах, як: ніколи і ніхто, ні за яких обставин не створюйте небезпечних ситуацій, незручностей; проявляти повагу до всіх пасажирів; вміння вести переговори з клієнтами; виважене ставлення до технічних проблем автомобіля; немає сенсу надавати допомогу в дорозі; проявляти повагу і розсудливість, всіма можливими засобами стримувати емоції; суворо дотримуватись ПДР.

Автошколи та менеджери транспорту відіграють важливу роль у навчанні водіїв та формуванні культури поведінки водіїв. Відображенням культури водіїв громадського транспорту є вміння та вміння підтримувати контакт з іншими водіями. Ці особливості проявляються при індивідуальній взаємодії та при прокладанні загального чи перехресного маршруту. Безсумнівно, ці форми спілкування взаємодіють один з одним. Індивідуальна взаємодія пов'язана з підживленням і заспокоєнням емоцій. Крім того, на спосіб спілкування впливає менталітет. Багато водіїв розгублені і не можуть сперечатися. [4, с. 3].

Кожен водій транспортного засобу на маршруті повинен підтримувати його в чистоті, що буває не завжди. Переважна більшість водіїв вважає, що це не їхня робота. У європейських країнах водій і кондуктор відповідають за чистоту та порядок у будь-якому громадському транспорті, створюючи таким чином зручність собі та своїм пасажиром. Чистота громадського транспорту має бути його невід'ємною частиною. Це залежить від керівника, який має всі засоби, щоб спонукати водія виконувати щоденне технічне

обслуговування.

Власники громадського транспорту та керівники транспорту повинні усвідомити, що для ефективного обслуговування пасажирів вони повинні виховувати та підтримувати відповідну культуру водія всіма можливими способами, що забезпечить вищий рівень пасажиропотоку при збільшенні доходів транспортної компанії.

Висновки до розділу 2

Повсякденна культура громадського транспорту – це система цінностей, синтез принципів формальних і неформальних договорів, у рамках яких формуються статусні взаємодії споживачів і представників транспортних послуг, дискримінаційні практики, цінності та норми громади. Пасажири і водії відтворюються, стаючи прикладами дій.

Транспортний засіб стає публічним місцем, яке регулює поведінку за допомогою ідей спілкування, емоційного вираження, публічних виступів і моралі, що циркулюють в «очах» аудиторії. Тимчасові параметри окремого пріоритетного товару тут визначаються як спільні з групою на період пересування в одному транспортному засобі.

Розклад використовується для організації внутрішнього простору і часу, де час є вимірюваним виразом адміністративної влади, а шляхи сполучення та автомобілі - сферами його застосування. Пасажиропотік нерівномірно розподілений у просторі кожного міста, залежно від місця та часу відправлення, це змінює смисловий зміст подорожі. Повсякденна культура пасажирів громадського транспорту відображається в ситуації, пов'язаній з поїздкою та пов'язаними з ними соціальними комунікаціями та практиками фізичного контролю.

Черга, як модель поведінки, пов'язаної з фізичною присутністю учасників і засвоєної в досвіді боротьби за ресурси, служить механізмом регулювання відносин у досягненні добра.

Транспортний простір має особливу цінність в умовах дефіциту і стає приводом для конкуренції за ресурси, зумовлюючи специфіку тілесних практик тимчасової спільноти, регулюючи поділ і зонування внутрішнього простору, породжуючи синтез народних знань і тактики життя. повсякденне життя. драма. Текст у вигляді когнітивної карти, тобто наочний образ простору, що відображає переживання суб'єкта, зображення у вигляді малюнка чи діаграми – це спосіб побачити географію з повсякденного життя пасажирів.

Соціологічні дослідження у сфері транспорту є інноваційним і перспективним бізнесом. Соціологам доведеться проаналізувати складні ключові моменти розвитку транспортної галузі, роль транспорту в соціальних процесах, соціокультурні детермінанти функціонування, специфіку створення нормативно-правових актів тощо.

РОЗДІЛ 3.

ЕМПІРИЧНИЙ АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

3.1 Загальна характеристика системи громадського транспорту міста

Місто Львів є культурним і промисловим осередком західного регіону. Транспортна система для міста Львова є чи не найважливішою, оскільки Львів вважається туристичною столицею України, а транспортна система слугує ефективним інструментом створення сприятливих умов для туристичного та економічного розвитку.

Пасажирський транспорт міста Львова налічує 112 одиниць, у тому числі: тролейбуси (12 ліній), трамваї (24 лінії), автобуси звичайного режиму (8 ліній), маршрутні автобуси (56 ліній) та приміські автобуси (12 ліній) . Кількість транспортних засобів – 1429 одиниць. Загальна протяжність маршрутів 3297,9 км [5].

Найбільшу кількість маршрутів – 34 – обслуговує Львівське комунальне автотранспортне підприємство № 1 та Львівське комунальне підприємство «ЛьвівЕлектроТранс».

Існуючий рухомий склад уже не відповідає сьогоднішнім вимогам. Низька швидкість оновлення рухомого складу пов'язана з високою вартістю автобусів, запчастин та низькими тарифами.

Аналізуючи дані Головного управління статистики у Львівській області [22], у 2021 році усіма видами транспорту перевезено 15,9 млн.т вантажів та 153,9 млн. пасажирів. Обсяг перевезень вантажів відносно 2020 року збільшився на 2,6%, а кількість перевезених пасажирів – на 12,5%. Індекси вантажних та пасажирських перевезень у 2021 році наростаючим підсумком,

відповідний період 2020 року дорівнює 100%

У 2021 році кількість пасажирських перевезень автомобільним громадським транспортом м. Львова становить 52,6% від усіх перевезень. Кількість пасажирів, які скористалися послугами автомобільного транспорту області становить 80,9 млн. пасажирів, тобто на 17,3% більше порівняно з 2020 роком.



Рис. 3.1. Структура пасажирських перевезень у Львівській області за видами транспорту у 2021 році

У 2021 році електротранспортом перевезено 69,0 млн пасажирів, тобто 44,8% від загального обсягу пасажирських перевезень. З них трамваями перевезено 36,4 млн осіб (23,7%), тролейбусами – 32,6 млн осіб (21,1%). Порівняно з 2020 роком загальний обсяг електротранспорту зріс на 7,1%, за рахунок збільшення пасажиропотоку в тролейбусах на 9,7%, трамваях на 4,9%.

На залізничний транспорт припадало 2,6% загального пасажиропотоку області. У 2021 році відправлено 4,1 млн пасажирів, що на 18,0% більше, ніж

у 2020 році.

Пропускна здатність львівського аеропорту значно зросла. У 2021 році оброблено 17,4 тис. літаків, тобто в 1,8 раза більше, ніж у 2020 році (у тому числі 14,4 тис. міжнародних рейсів, тобто в 1,9 раза більше). При цьому пасажиропотік збільшився вдвічі, а вантажопотік зменшився на 70,3% і склав 1766,5 тис. осіб та 0,7 тис. осіб. тон.

Сьогодні транспортна інфраструктура міста Львова переживає економічну кризу через фізичну та моральну деградацію матеріально-технічної бази, відсутність ринкового механізму функціонування та управління міським транспортом. Суттєвою проблемою Львова є невідповідність низького рівня транспортної галузі, її ефективності, якості роботи та зростаючого попиту транспортної економіки та суспільства. Зокрема, виникають такі проблеми:

- 1) невідповідність транспортних технологій сучасним вимогам;
- 2) несумісність транспортної інфраструктури з існуючими та майбутніми пасажирськими та вантажними перевезеннями;
- 3) недотримання співвідношення «ціна-якість», що знижує попит на послуги даного транспортного засобу;
- 4) здійснення оновлення основних фондів транспортних підприємств недостатніми темпами, а іноді і повною відсутністю виконання;
- 5) зниження рівня безпеки руху та охорони праці працівників транспорту, збільшення витрат на поточний ремонт;
- 6) збільшення екологічних втрат від транспортного процесу;
- 7) відкладення темпів розвитку дорожньої мережі від темпів автомобілізації суспільства.

Ряд проблем вимагають негайного вирішення (табл. 3.1). Для вирішення проблеми повного, своєчасного, безперебійного та якісного задоволення швидкозростаючого споживчого попиту на послуги за мінімально можливих витрат, пріоритет слід віддавати випереджальній та

прискореній стратегії розвитку транспортної інфраструктури.

Таблиця 3.1

Основні проблеми транспортної інфраструктури міста Львова

Проблема	Характеристика
Історичні та географічні передумови	Львів є одним із найстаріших міст України, тому інфраструктура, особливо його центральна частина, не пристосована до великої кількості транспорту.
Ще однією проблемою є складний рельєф міста.	Обмежено та без паркувальних місць. Не вистачає місць, щоб залишити свій автомобіль, будь то центральна частина міста чи спальний район. У центральній частині міста є лише кілька вулиць з платною парковкою і вони не користуються попитом, оскільки поруч можна припаркуватися безкоштовно. В ідеалі місця для перехоплення потрібні при в'їзді в місто, де люди можуть безпечно залишити свої автомобілі та продовжувати їздити громадським транспортом, можливо, навіть безкоштовно.
Відповідність місць паркування	Паркування на тротуарах є наслідком проектування вулиць за застарілими стандартами, які не передбачали такого великого попиту на місця для паркування.
Розвантаження промислових та продовольчих товарів	Великі автомобілі, які зупиняються на тротуарі перед магазином чи іншим об'єктом, як правило, перекривають дорогу пішоходам, іншим транспортним засобам або громадському транспорту.
Транзит через місто	Багатолюдні вулиці Львова, особливо в його центральній частині.
Завантаженість вулиць міста та хаотичність руху	Громадський електротранспорт часто блокується автомобілями та іншим громадським транспортом.
Відсутність культури руху та формування відповідних маршрутів транспортних засобів	Неконтрольований доступ до дорожніх знаків, що супроводжується їх непомітністю, відсутністю, невідповідністю тощо. Неefективне планування та організація ремонтних робіт, що супроводжується ускладненням руху. Будівництво житлово-комерційних комплексів у різних районах Львова супроводжується недостатнім плануванням пропускнуої здатності вулиць та недостатньою кількістю паркувальних місць. Старіння будівельних норм.
Неконтрольований пасажиропотік та фізичний знос громадського транспорту	Відсутність контролю за виконанням норм пасажирських перевезень у громадському транспорті. Застарілий громадський транспорт, його недостатня кількість на маршрутах.

Отже, транспортна інфраструктура повинна в повній мірі

забезпечувати умови, необхідні для функціонування та розвитку основних галузей промисловості, а також максимально ефективно використовувати економічний і виробничий потенціал міста.

3.2 Аналіз даних опитування населення м. Львів

Актуальність якісного дослідження функціонування системи пасажирських перевезень у місті Львів – визначення рівня ставлення пасажирів до якості і культури обслуговування у громадському транспорті. Програма емпіричного етапу соціологічного дослідження «Громадський транспорт міста Львова: думки громадян» представлена у Додатку.

Під час дослідження у березні 2022 року було опитано 100 мешканців Львова, які користуються послугами міського пасажирського транспорту, з них 75% – жінки та 25% чоловіки. Вікова група респондентів: понад 55% респондентів у віці 25-45 років – це економічно активна категорія жителів, які їздять на роботу громадським транспортом у будні дні, понад 33% – населення 18-25 років – переважно студенти, які користуються громадським транспортом. на проїзд на навчання 9% респондентів віком 45-60 років і 3% респондентів старше 60 років.

Проаналізуємо соціальну складову респондентів: понад 64% - працівники, 23% - студенти, 5% - підприємці, 6% - безробітні, 2% - пенсіонери. Нижче наведено результати досліджень з оцінки якості міської пасажирської транспортної системи (рис. 3.2).

Результати опитування свідчать, що більшість львів'ян найбільше користуються маршрутками – 79%, решта жителів найчастіше користуються електротранспортом: 16% – трамваями, 5% – тролейбусами. Такий розподіл переваг продиктований не більшою привабливістю автомобільного

транспорту в порівнянні з дешевшим електротранспортом в останньому, але з обмеженою зоною поширення трамвайної та тролейбусної мереж.

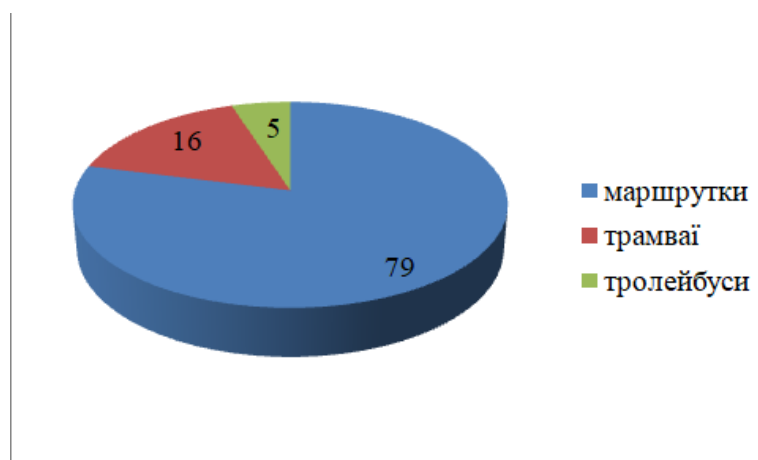
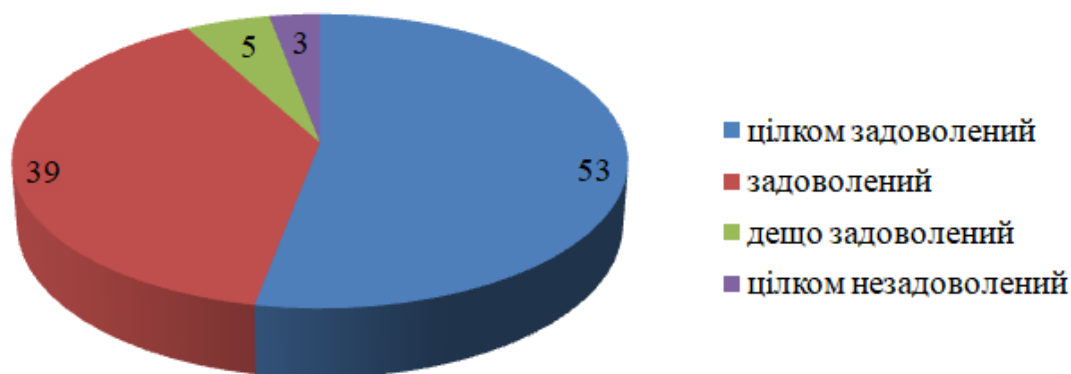


Рис. 3.2. Розподіл респондентів за частотою використання різних видів громадського транспорту

Що стосується рівня задоволеності послуг міського пасажирського транспорту, то понад 53% жителів міста повністю незадоволені його якістю, 39% – лише частково – станом на пасажирському транспорті, і лише 8% – задоволені якістю транспортних послуг (рис. 3.3).

Такий високий рівень соціальної незадоволеності якістю послуг громадського транспорту свідчить про необхідність визначення чутливих місць та вироблення шляхів вирішення ситуації. З цією метою далі визначимо оцінку громадського транспорту за певними критеріями ефективності.



Г

Рис. 3.3. Розподіл респондентів залежно від рівня задоволеності пропонованими послугами у громадському транспорті

Аналіз часових параметрів громадського транспорту (рис. 3.4-3.5) показує повне невдоволення громадським транспортом у Львові (понад 83% респондентів), що свідчить про необхідність вжиття заходів щодо збільшення частоти руху громадського транспорту у ранкові години. А також запровадити спеціальні розширені засоби нічного транспорту на основних напрямках.

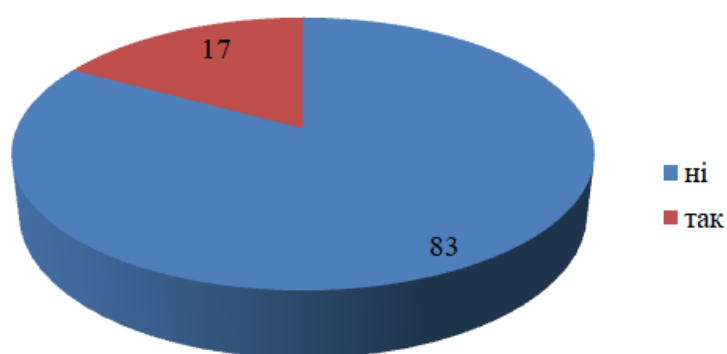


Рис. 3.4. Розподіл респондентів щодо задоволеності режимом роботи громадського транспорту

Аналізуючи результати опитування, були виявлені непогані результати внаслідок щодо часу очікування на прибуття громадського транспорту: 43% респондентів очікують громадський транспорт від 5 до 15 хв., що є нормальним середнім часом очікування. 31% опитаних зазначили, що очікують транспорт від 15 до 25 хв. Серед досліджуваних пасажирів громадського транспорту 21% зазначили, що для них час очікування перевищує 25 хв., що є досить негативним показником та потребує більш точного аналізу за певними маршрутами задля зменшення часу очікування.

68 % опитаних зазначили, що їм доводилося дуже часто чи часто коригувати свої плани через перебої в громадському транспорті. Такі результати дослідження говорять про недосконалість системи моніторингу часу прибуття громадського транспорту у місті та дуже часто відображує неактуальну інформацію щодо руху транспорту. Більше ніж половина опитаних респондентів (57%) визнали, що громадський транспорт курсує з дуже великим інтервалом.

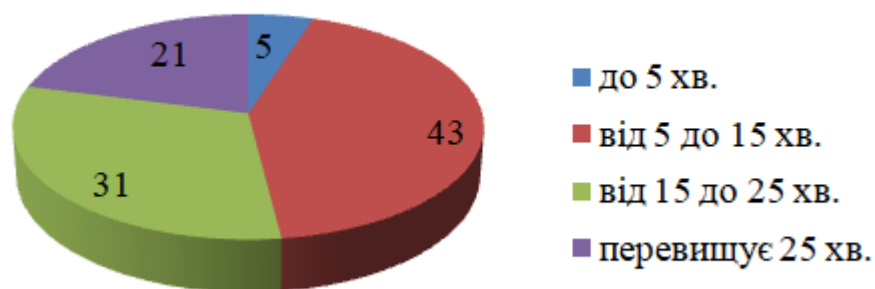


Рис. 3.5. Розподіл респондентів за часом очікування на прибуття громадського транспорту

Аналіз оцінок показав особливе невдоволення рівнем транспортного

комфорту, неповною інформацією, швидкістю, відсутністю розкладу руху та недотриманням інтервалу руху.

Зрозуміло, що результати випробувань на окремих маршрутах потребують додаткового аналізу, щоб визначити, на яких із них найбільший дефіцит транспортних засобів. Критична ситуація спостерігається у випадку завантаження громадського транспорту в години пік: 96% респондентів вважають, що їздити громадським транспортом у години пік незручно. Це скоріше негативний сигнал, який свідчить про необхідність вжити заходів щодо зниження пікових навантажень громадського транспорту, введення додаткового транспорту на окремі маршрути на основі вивчення коефіцієнта завантаженості транспортних засобів протягом доби.

У таблиці 3.2. представлені середні значення оцінки громадського транспорту у місті Львові за обраними критеріями.

Таблиця 3.2

Середні значення оцінок громадського транспорту м. Львова
за обраними критеріями

№ п/п	Критерій якості	Значення
1.	Частота курсування	2,37
2.	Можливість доїзду без пересадок	2,98
3.	Зручність транспортного засобу	2,2
4.	Наявність актуальної інформації про маршрут	1,9
5.	Віддаленість зупинок	3,0
6.	Швидкість руху транспортних засобів	2,7
7.	Вартість проїзду	2,96
8.	Пунктуальність курсування	2,0
9.	Надійність відбуття запланованого рейсу	2,10
10.	Особиста безпека пасажирів	2,0

Отже, при аналізі середніх показників, отриманих у результаті дослідження, які стосуються оцінки якості системи громадського транспорту на найбільш часто використовуваному маршруті, ситуація виглядає наступним чином (рис. 3.6).

У найкращій ситуації спостерігаються такі параметри: відстань зупинок (3,05), можливість беззупинного руху (2,98), вартість поїздки (2,96) і швидкість транспортних засобів (2,7). Це означає, що на найбільш відвідуваних маршрутах зупинки розташовані в безпосередній близькості від місць проживання мешканців, на цих маршрутах достатньо транспортних засобів, які можуть доїхати до кінцевої точки без зміни, проїзд переважно задовільний для респондентів, а також швидкість транспортних засобів хоча і не близька до бажаної, але оцінюється в 2,7 з 5 можливих.



Рис. 3.6. Оцінка громадського транспорту за найбільш використовуваним маршрутом (середні значення, 5-бальна шкала оцінювання)

Таким чином, сучасна система пасажирського транспорту міста Львова не здатна забезпечити належний рівень якості обслуговування пасажирів, оскільки можливість існування конкретних маршрутів зводиться переважно до намагання власників маршрутів якомога щільніше заповнити транспортний засіб. З іншого боку, проблемним залишається питання компенсації втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян.

Більше того, сьогодні перевізники не можуть охопити всі маршрути своїм автопарком, тому в процесі обслуговування маршрутів все частіше використовуються транспортні засоби інших компаній та приватних підприємців. Така ситуація є неприпустимою та потребує якісних змін, які можливі лише при прозорому конкурсному відборі перевізників, де перевага надаватиметься перевізникам, які мають достатню кількість сучасного рухомого складу та відповідне обладнання для його обслуговування.

Для розвитку та вдосконалення транспортної інфраструктури міста Львова необхідно вжити таких заходів:

- створення інформаційних систем підтримки транспортних процесів;
- впровадження сучасних технічних засобів контролю та управління рухом;
- стежити за транспортними потоками;
- виявити проблемні зони та усунути причини, що їх викликають;
- розширювати або додатково формувати пропускну здатність дорожньої мережі;
- формувати оптимальної транспортної інфраструктури за принципами логістичних, транспортно-логістичних центрів, що забезпечить взаємодію видів транспорту та ефективне перевезення пасажирів і вантажів;
- модернізувати громадський транспорт, його інфраструктуру, рухомий склад, управління.

Висновки до розділу 3

Транспортна система, мабуть, є найважливішою для міста Львова, оскільки Львів є туристичною столицею України, а транспортна система є ефективним інструментом для створення сприятливих умов для розвитку туризму та розвитку економіки.

Сучасна система пасажирського транспорту міста Львова не в змозі забезпечити належний рівень якості обслуговування пасажирів, оскільки можливість існування конкретних маршрутів зводиться переважно до намагання власників маршрутів якомога щільніше заповнити транспортний засіб. Також актуальним питанням є компенсація матеріальних витрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян.

Крім того, сьогодні перевізники не можуть охопити всі маршрути своїм автопарком, тому в процесі обслуговування маршрутів все частіше використовуються транспортні засоби інших компаній та приватних підприємців. Така ситуація є неприпустимою та потребує якісних змін, які можливі лише при прозорому конкурсному відборі перевізників, де перевага надаватиметься перевізникам, які мають достатню кількість сучасного рухомого складу та відповідне обладнання для його обслуговування.

Розвиток транспортної інфраструктури міста Львова є важливим напрямком соціально-економічного прогресу та відповідності міжнародним стандартам. Таким чином, успішне вирішення багатьох проблем визначає ефективність механізму управління транспортним комплексом.

Для розвитку та вдосконалення транспортної інфраструктури необхідно вжити таких заходів: створення ІТ-систем підтримки транспортних процесів; впровадження сучасних технічних засобів контролю та управління рухом; стежити за транспортними потоками; визначити проблемні місця та усунути причини, що їх викликають; збільшення або збільшення пропускної

здатності дорожньої мережі; створення оптимальної транспортної інфраструктури на базі логістичних, транспортно-логістичних центрів, що забезпечують взаємодію видів транспорту та ефективне перевезення людей і вантажів; модернізація громадського транспорту, його інфраструктури, рухомого складу та управління.

ВИСНОВКИ

За результатами дослідження специфіки функціонування громадського транспорту з точки зору соціальної складової у розвитку сучасних міст України отримано такі результати:

1. Проаналізовано значення та роль громадського транспорту у забезпеченні сталого розвитку міста. Встановлено, що транспортна система – це діяльність людини зі специфічними організаційними вираженнями. З одного боку, це діяльність, пов'язана з функціонуванням окремих видів транспорту за призначенням, транспортної інфраструктури та транспортних послуг, а з іншого – діяльність, пов'язана з функціонуванням транспортної системи окремих адміністративно-територіальних одиниць – регіонів, повіти, села, міста. національна транспортна система.

2. Досліджено особливості та специфіку громадського транспорту. Специфіка міського транспорту, а також його відмінності по відношенню до інших видів транспорту вимагають віднесення його до окремої категорії. Соціальна спрямованість функціонування сучасного міського транспорту є основним критерієм розрізнення цього виду транспорту та першочерговою метою у створенні організаційно-правової основи його функціонування.

3. Охарактеризовано зарубіжний досвід вивчення специфіки функціонування міської транспортної інфраструктури. У сучасних європейських країнах організація управління регулюється відповідно до транспортної стратегії країни з урахуванням європейських тенденцій у цій сфері через національне законодавство та на рівні багатьох країн.

4. Громадський транспорт розглядається як модератор суспільних відносин. Міський громадський транспорт — це феномен соціальної реальності, наданий суб'єкту в досвіді повсякденного життя і наповнений безліччю культурних смислів у конкретних соціально-історичних контекстах.

5. Розглядається рівень культури водіїв як запорука успіху громадського транспорту. Повсякденна культура громадського транспорту – це система цінностей, синтез принципів формальних і неформальних договорів, які створюють статус взаємодії споживачів і представників транспортних послуг, дискримінаційних практик, цінностей і громадських норм. Пасажири та водії відтворюються і стають прикладами діяльності.

У соціокультурних умовах існує типологія групи користувачів громадського транспорту: окрім більшості звичайних пасажирів, які купують послугу, діють спеціальні пропозиції – за пільговими тарифами (студенти, пенсіонери) та потребою більшої комфортні умови (молоді матері з дітьми, вагітні жінки, інваліди) Майже всі учасники (особливо категорії громадян з додатковими потребами) відчують труднощі (фізична непристосованість транспортних засобів, неадекватна поведінка надавачів послуг, відсутність транспортних засобів у години пік, порушення правил розкладу) при користуванні транспортними послугами.

6. Проаналізовано системи громадського транспорту міста Львова. Місто Львів є культурним і промисловим центром Західного регіону. Транспортна система, мабуть, є найважливішою для міста Львова, оскільки місто Львів вважається туристичною столицею України, а транспортна система є ефективним інструментом створення сприятливих умов для розвитку туризму та розвитку економіки.

7. Опитування та аналіз даних опитування населення м.Львова. Сучасна система пасажирського транспорту у Львові не в змозі забезпечити належний рівень якості пасажирських перевезень, оскільки можливість існування тих чи інших маршрутів переважно зводиться до намагання власників колій якомога ближче заповнити транспортний засіб. З іншого боку, проблемним залишається питання компенсації автотранспортним підприємствам втрат доходів, пов'язаних з перевезенням пільгових груп громадян.

Крім того, експедитори сьогодні не можуть охопити своїм автопарком усі маршрути, тому для управління маршрутами все частіше використовуються транспортні засоби інших компаній та приватних підприємців. Така ситуація є неприпустимою та потребує якісних змін, яких можна досягти лише за рахунок руху транспортних засобів.

Для розвитку та вдосконалення транспортної інфраструктури міста Львова запропоновано вжити таких заходів:

- створення інформаційних систем підтримки транспортних процесів;
- впровадження сучасних технічних засобів контролю та управління рухом;
- стежити за транспортними потоками;
- виявити проблемні зони та усунути причини, що їх викликають;
- розширювати або додатково формувати пропускну здатність дорожньої мережі;
- формування оптимальної транспортної інфраструктури за принципами логістичних, транспортно-логістичних центрів, що забезпечить взаємодію видів транспорту та ефективне перевезення пасажирів і вантажів;
- модернізувати громадський транспорт, його інфраструктуру, рухомий склад, управління.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

11. Амоша О.І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О.І. Амоша, О.С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010. – № 4. – Т. 6. – С. 179–189.
12. Бабушкін Г.Ф. Оцінка якості транспортного обслуговування пасажирів у містах / Г.Ф. Бабушкін, О.Ф. Кузькін, В.Х. Козирев // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – 2009. – № 11 (141). – С. 25–27.
13. Бауман З. Глобалізація. Наслідки для людей і суспільства / З. Бауман. – К., 2008. – 109 с.
14. Боровик Н.А. Оцінка якості та ефективності пасажирських перевезень у сучасних ринкових умовах / Н.А. Боровик, Т.С. Сив'юк // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2012. – Вип. 9. – С. 268–270.
15. Бутко М.П. Транспортна компонента виробничої інфраструктури регіону: монографія / М.П. Бутко, Н.В. Іванова. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-поліграф», 2010 – 312 с.
16. Вакуленко К.Є. Щодо якості перевезень на маршрутах міського пасажирського транспорту / К.Є. Вакуленко, В.Ф. Харченко // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2012. – № 3 (4). – С. 57–59.
17. Вдовиченко В.А. Проблеми розвитку міської пасажирської транспортної системи // Вісник КДПУ Вип.. 4 – Кременчук: КДПУ К., 2003. – с. 133-137.
18. Вдовиченко В.О. оцінка ресурсних можливостей міського пасажирського транспорту, 2014. – с. 37-38.
19. Волік В. В. Європейський досвід формування та реалізації

державної політики в галузі міського транспорту / В. В. Волік // Вісник Маріупольського державного університету. Серія : Право. - 2017. - Вип. 14. - С. 224-231. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vmd_u_pr_2017_14_31.

20. Гаврилов Э. В. Прогнозування розвитку дорожнього господарства України на етапі переходу до ринкової економіки// Э. В.Гаврилов, И. Э. Линник, Т. А. Савченко // Вісник Національного технічного університету «ХПІ». 2006. – №26. – С. 57-66

21. Гнедіна К.В. Громадський транспорт в містах України: проблеми якості транспортних послуг / К.В.Гнедіна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.confcontact.com/2009kach/gnedina.php>

22. Головне управління статистики у Львівській області. – Електронний ресурс. – Режим доступу: www.lv.ukrstat.gov.ua.

23. Демчук, К. О. *[Розвиток міського пасажирського транспорту Рівного: проблеми та перспективи](#)*. Студентський вісник НУВГП (1(3)). с. 18-21

24. Заблодська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : монографія. Северодонецьк : Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.iepd.kiev.ua/wp-content/uploads/2014/03/maket.pdf>.

25. Єрмак О.М. Щодо визначення якості пасажирських перевезень / О.М. Єрмак, В.І. Пустовіт // Наукові нотатки. – 2014. – Вип. 46. – С. 170–176.

26. Жук М.М. Оцінка регулярності руху транспортних засобів на міському автобусному маршруті з точки зору пасажирів за допомогою програмного модуля в середовищі python / М.М. Жук, Г.В. Півторак // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Динаміка, міцність та проектування машин і приладів. – 2016. – № 838. – С. 168–172.

27. Ігнатенко О.С. Пасажирські перевезення/ За ред. О.С. Ігнатенко, В.С. Маруніча — К.: НТУ, 2017. —265 с.

28. Карковська В. Я. Проблеми стану сучасної транспортної інфраструктури міста Львова. [Електронний ресурс] / В. Я. Карковська, А. Р. Білинська. – 2018.
29. Кашканов А.А. Оцінка якості автотранспортного обслуговування пасажирських перевезень в умовах нечітко визначених очікувань споживачів / А.А. Кашканов, Г.Г. Кашканова, І.Є. Стенжицька // Наукові нотатки. – 2010. – Вип. 28. – С. 246–251.
30. Кашканов В.А. Організація автомобільних перевезень / В.А. Кашканов, А.А. Кашканов, В.В. Варчук. — Вінниця: ВНТУ, 2017. — 139 с.
31. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід: монографія / [Ільчук В.П. та ін.; за наук. ред. В.П. Ільчука]; Черніг. нац. технол. ун-т. – Чернігів: ЦНТІ, 2014. – 869 с.
32. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід : монографія / [Ільчук В.П., Панченко О.І., Шишкіна О.В., Тарасенко А.В. та ін.]; за наук. ред. В. П. Ільчука. – Чернігів : ЦНТІ, 2014. – 870 с.
33. Костюк В.О. Техніко-економічний аналіз діяльності підприємств міського господарства / В.О. Костюк. — Харків: ХДАМГ, 2010. — 145 с.
34. Кристопчук М.Є. Соціально-економічна ефективність пасажирської транспортної системи приміського сполучення: Монографія / Кристопчук М.Є. – Рівне: НУВГП, 2012. – 158 с.
35. Крісенко О.В. Конкурентоспроможність транспортних послуг для населення в містах // Вісн. НАДУ. — 2004. — Вип. 3. — С. 301—307.
36. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність: [монографія] / Г.Ю. Кучерук. — К.: ДЕДУТ, 2016. — 205 с.
37. Линник І.Е., Санько Я.В. Щодо визначення впливу змін зовнішнього середовища на еволюцію транспортних систем // Східно-Європейський журнал передових технологій. К., 2012. – с. 14-16.
38. Лігум Ю.С. Економічна модель якості обслуговування пасажирів

на маршрутах міської пасажирської транспортної системи / Ю.С. Лігум, Є.Г.Логачов // Актуальні проблеми економіки. – 2004. – № 1 (31). – С. 124–139.

39. Мартен Д. Метаморфози світу: Соціологія глобалізації / Д. Мартен, Ж.-Л. Мецжер, Ф. П'єр. – К.: Вид.дім «КМ Академія», 2005. – 302 с.

40. Мельничук Г.О. Якісна складова в процесі регулювання ринку пасажирських перевезень Хмельниччини / Г.О. Мельничук // Науковий вісник Академії муніципального управління. С: Економіка. – 2014. – Вип. 2. – С. 196–202.

41. Мун Э.Е. Организация перевозок пассажиров маршрутными такси / Э.Е. Мун, А.Д. Рубец. – М.: Транспорт, 1986. – 133 с.

42. Н. О. Біліченко С. В. Цимбал Я. Ю. Крупський. Світовий досвід розвитку інтелектуальних транспортних систем, Вінницький національний технічний університет, 2009

43. Нагорний Є.В., Горбачов П.Ф., Кіркін О.П. Вдосконалення сучасних програмних пакетів планування роботи маршрутного пасажирського транспорту міст. с. 228-232.

44. Назаренко Я.Я. Формування критеріїв якості послуг пасажирського транспорту в умовах європейської інтеграції України / Я.Я. Назаренко // Економіка та управління на транспорті. – 2017. – Вип. 4. – С. 72–79.

45. Никитюк М. Пасажирські автотранспортні послуги: класифікація показників якості / М. Никитюк, М. Стригунова // Стандартизація. Сертифікація. Якість. – 2011. – № 5. – С. 53–55.

46. Никифорок О.І. Модернізація наземних транспортних систем України / О.І. Никифорок ; НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозів. НАН України". – К., 2014. – 414 с.

47. Ольга Катерна. Сутність і особливості використання технологій інтелектуальних транспортних систем. Економічний аналіз. 2012 рік. Випуск

11. Частина 3.

48. Офіційний сайт Львівської міської ради. – Електронний ресурс. – Режим доступу: city-adm.lviv.ua.

49. Пепа Т.В. «Зелена» економіка – досвід країн Європи та Азії / Т.В. Пепа // «Зелена» економіка – шлях до сталого розвитку: зб. матеріалів / упоряд. О.С. Чмир. – К.: Науково-дослідний економічний інститут Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, 2013. – С. 109-112

50. Поняття транспортної системи в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://studopedia.org/13-34743.html>

51. Сирин І.В. Перевозки пасажирів городским транспортом / І.В. Сирин. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2004. – 413 с.

52. Т. Сирийчик, Фургальські А., Клімкевич Ч. та інші. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу і. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

53. Філіппова О.С. Інтермодальна транспортна система як чинник ефективного функціонування міського пасажирського транспорту / О.С. Філіппова // Містобудування та територіальне планування. – 2013. – №. 48. – С. 470–477 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/MTP_2013_48_76.

54. Фоменко Г.Р. Транспортна інфраструктура і проблеми міст. Проблеми розвитку міського середовища: збірник наукових праць Вип. 2 (16). Київ: Національний авіаційний університет, 2016.

55. Шаповал І. Г. Транспорт як модератор соціальних відносин: локуси напруги і фактори стабілізації / І. Г. Шаповал // Грані. - 2017. - Т. 20, № 4. - С. 48-52.

56. Шиба О.А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу : автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.02; наук. керівник Л.А. Українець; ЛНУ імені Івана Франка. Львів, 2017. 20.

ДОДАТОК

Програма емпіричного етапу соціологічного дослідження на тему «Громадський транспорт львова: думки мешканців»

Проблемна ситуація. На сьогоднішній день у Львові послугами громадського транспорту користується велика частка населення на відміну від населення столиць країн, що називають економічно розвинутими, де навпаки - частка серед населення власників авто- чи мото- засобів пересування тощо суттєво є більшою. Міська адміністрація прагне заохочувати надання якісних послуг пасажирських перевезень, бо це є однією з ознак втримання ЛДА сучасних стандартів образу життя городян України, а отже, певною запорукою наступного отримання владних повноважень через вибори. Оскільки журналісти, як так звана четверта влада, робить зазвичай спробу інші гілки влади контролювати, то в інформаційному чи медійному просторі *Львова* поширюють думки споживачів транспортних послуг про їх як низьку якість, так і високу вартість проїзду. Звісно, власники транспортних підприємств теж виказують свою, як правило, протилежну позицію. Отже, дискусія поміж осіб, перш за все юридичних, які ці послуги надають та, відповідно осіб фізичних, які їх споживають, є перманентною скрізь, бо їх інтереси завжди протилежні. Проте часом виникає ще одна обставина, бо в межах демократичного циклу суспільного життя має відбутися ротація керівництва міст, тобто настає фаза переобрання керманічів, а це ще більше загострює цю дискусію, бо неї долучаються ще політичні опоненти влади.

Наукова проблема дослідження. Ознакою цивілізованого способу розв'язання соціально-економічного конфлікту є звернення до експертів. Вони озброюють додатковими фактами та аргументами кожен сторону конфлікту (виробників та споживачів, поточних управлінців та їх опонентів, а також журналістів тощо), котра за умови не менш перманентної фінансової кризи, прагне скористатися проблемною ситуацією на свою користь. Як правило, оптимальне рішення знайти важко, а це неухильно сприяє зростанню рівня незадоволеності життям серед громадян, що негативно впливає на стан суспільних відносин в Україні. Як загальнозрозумілий приклад, можна пригадати численні конфлікти через дорожньо-транспортні пригоди з різних причин, коли до істини суд приходив тільки завдяки матеріалам від експертів.

У випадку теми «Громадський транспорт *Львова*: думки мешканців» замовником дослідження може виступити кожна згадана сторона, звісно, за умови спроможності оплатити витрати дослідників. Замовник дослідницького проекту, як правило, у мотивуючому листі буде вказувати на недостатність наукових висновків про реальний стан задоволеності рівнем надання послуг громадського транспорту у Львові, про відсутність показників, що мають дозволити оцінити якість обслуговування пасажирів тощо. За таких обставин, дослідження, як правило, називають пілотним, а наукова проблема йому не притаманна, бо характер дослідження буде соціографічним, описовим, а не соціологічним, тобто глибинно-аналітичним. У наступному дослідженні як основному після пілотного, постановка проблеми буде визначена на таких підставах.

Коли кожна наука проводить проект прикладний, водночас науковці мають

міркувати про розвиток власної науки, тобто отримання ще результатів фундаментальних, що посприяють подальшому розвитку цієї науки. Впливає це насамперед із двох обставин. По-перше, з положень сучасної філософії та епістемології науки, згідно котрих фіксують проблему не стільки через дефіцит знання, скільки, навпаки, через його множинність, внаслідок чого суб'єкт пізнання перебуває в ситуації вибору, і часом вибір цей хибний. По-друге, з контексту актуалізації застосування концепту «методологічна травма соціолога» (далі – МТС). Тож наукова проблема тоді постає як констатація ситуації МТС, бо соціологи змушені приймати рішення про вибір засобів пізнавальної діяльності, перебуваючи на початку дослідницького проекту в розпачі перед розмаїттям як соціологічних теорій, так і методологічних принципів, методів тощо. Це має, на думку сучасних методологів, спонукати всіх ініціаторів соціологічного дослідження не ігнорувати концепцію епістемологічної матриці для обґрунтування обрання тільки однієї форми їхньої пізнавальної активності – емпіричного спостереження, або формальної інтерпретації чи активного втручання, що, безперечно, має позначитися на теоретичній та практичній значущості результатів кожного дослідження.

Хоч термін «постмодернізм» був введений у науковий вжиток ще в 1917 році, відповідна доктрина тільки в XXI с. набула статусу парадигми, що домінує над теоріями попередньої класичної та навіть посткласичної доби. Тому в сучасних умовах постмодерністського буття стає практично неможливим для втілення прагнення представників певної гілки влади створити цілісну уніфіковану систему управління суспільними процесами, оскільки влада поступово втрачає попередню соціальну базу — людей, готових іти на будь-які жертви заради втілення волі, що виходить з єдиного центру. В епоху постмодернізму стандартизація, масовізація суспільства стають слабкими. Суспільство нової доби стає поліваріантним, бо у ньому панують не догми, а дискурс, на зміну очікуванню щасливого майбутнього, а тому поступово приходить прагматичний розрахунок.

Політико-управлінській діяльності вже постмодерністського типу властиві фрагментарність, гра в гуманізм, активність чи лояльність. За цих умов ця діяльність перетворюють на різновид підприємництва, де провокують події, конфлікти, створюють штучні іміджі лідерів, а політична реклама набуває самодостатнього характеру. Тому заявлена тема дослідження, як складова становлення та розвитку інноваційного напрямку - соціології транспорту, здатна набути фундаментального значення, бо наукова проблема саме соціологічного, а не соціографічного проекту має протиставляти дві версії розвитку нової галузі шляхом осмислення будь-якого фрагменту дійсності завдяки перманентному діалогу двох логік.

Одна з них – це класична логіка теоретизування, тобто спосіб віднесення цього фрагменту до вже відомого на засадах урахування ознак подібності завдяки поняттям, що закріпилися у фаховій свідомості як предмети розгляду теорією. Друга логіка – логіка об'єктивації, тобто віднесення цього ж фрагменту дійсності до розряду невідомого внаслідок поступового усвідомлення того, що вбачання подібності до відомого стає все більш і більш формальним. Зміст діалогу цих двох логік розвивають відповідно до його постмодерністського розуміння, наприклад, ще М. Бахтіним відповідно вже зі своєю власною логікою, що кристалізує інтелектуальне прагнення зрозуміти її сутність як суперечність в способі осмислення проекту за певною темою. Логіка відомого штовхає

виконавців до залучення структурно-функціонального чи конфліктологічного підходів. Логіка невідомого – до залучення підходу інноваційного, наприклад, концепції У. Бека «суспільства ризику» тощо. Тоді висновки проекту надають два різновиду рекомендацій: прикладний для замовника у напрямку зниження ризиків його діяльності, оптимізації витрат без суттєвих втрат якості послуг; для самих дослідників – фундаментальний, бо обґрунтує використання надалі того соціологічного підходу, що аргументовано постає як адекватний для отримання висновків не тільки нових, але ще релевантних згідно із актуальним викликом часу. Тобто наукова проблема – це суперечності згаданих підходів стосовно дослідження ставлення мешканців *Львова* до властивостей громадського транспорту на ґрунті їх різних наукових потенціалів: евристичного, аналітичного, емпіричного тощо.

Мета дослідження: визначити основні параметри сприйняття мешканцями *Львова* іміджу громадського транспорту.

Завдання дослідження:

1. визначити частоту користування мешканцями *Львова* окремими видами громадського транспорту;
2. з'ясувати критерії вибору певного виду громадського транспорту;
3. оцінити якість обслуговування кожного виду громадського транспорту;
4. визначити сприйняття мешканцями *Львова* відповідності ціни за проїзд якості обслуговування у кожному з видів громадського транспорту.
5. проаналізувати залежність сприйняття іміджу громадського транспорту від матеріального стану, місця проживання та маршрутів респондентів.

Об'єкт дослідження: мешканці *Львова* віком від 18 років.

Предмет дослідження: фактори, що впливають на сприйняття іміджу громадського транспорту серед мешканців *Львова*.

Теоретична інтерпретація понять. У сучасних наукових дослідженнях соціальних явищ і процесів, що стосуються діяльності та розвитку підприємств, зокрема транспортних, широко використовують різні наукові підходи: цільовий, структурний, процесний, функціональний, системний. У відповідності до кожного з них існують деякі узагальнюючі інтерпретації або відображення сутності підприємства як об'єкту матеріального, так й ідеального. Оскільки інтерпретація – це тлумачення, роз'яснення значення (змісту, сутності), то завдання інтерпретації полягає у визначенні теоретичного способу розкриття і встановлення значення, сутності наукового факту, положення, принципу, теорії, закону. Якщо розглядати різні види інтерпретації як спосіб мислення, то вона полягає у знаходженні по можливості найбільш адекватного значення у процесі ствердження або у знаходженні системи можливих значень. Наукова проблема постає успішно тоді, коли виникає питання про невизначеність чого-небудь. Проте наукової невизначеності не існує без вже узгодженої визначеності. Перетворення невизначеності наукового знання у визначеність пов'язано з інтерпретацією, важливість якої полягає у тому, що вона потребує оцінки отриманих результатів з точки зору загального процесу розвитку наукового знання, узагальнення існуючого досвіду і подальшого перетворення світу.

Оскільки будь-яке дослідження має на увазі використання методології, під якою розуміють сукупність методів, об'єднаних єдиним підходом, що застосовують у

процесі дослідження, то такі методології мають бути спеціалізованими. Тобто такими що застосовують для вирішення вузького класу завдань або більш менш універсальними. Розглянемо для прикладу інтерпретацію поняття «підприємство» з позицій теоретичних підходів. Воно не може бути однозначно визначено, бо різні підходи трактують по-різному це поняття.

Структурний підхід заснований на використанні організаційної структури підприємства. Технології діяльності усього підприємства у цьому випадку описують через технології роботи його підрозділів. З точки зору структурного підходу підприємство складають з виробничої і організаційної структури управління підприємством і цехами.

Організаційний підхід до управління підприємством має деякі спільні риси з структурним підходом. В рамках цього підходу підприємство складають з виробничої і організаційної структури управління підприємством і цехами, включаючи зв'язки між виробництвом і управлінням, між підприємством і зовнішніми організаціями. З позиції організаційного підходу підприємство складають з виробничої і організаційної структури управління підприємством і цехами, включаючи зв'язки між виробництвом і управлінням, між підприємством і зовнішніми організаціями.

Функціональний підхід пропонує відокремлення функціональних підсистем, в основі яких лежить їх роль у реалізації цілій системи або визначений вид діяльності. З точки зору функціонального підходу підприємство розглядають як сукупність взаємозалежних підсистем, кожна з котрих має визначену функцію і діє згідно завдань організації та відіграє важливу роль в її виживанні.

Цільовий підхід припускає превалювання цілей над ситуаціями, що обумовлює їх роль як головного системоутворюючого фактору. З позиції цього підходу підприємство розглядають як систему методів і методичних прийомів, що забезпечують постійну орієнтацію управлінської діяльності, планово-управлінських рішень, процесів виконання цих рішень, спрямованих на кінцеві результати.

Під процесним підходом до організації і управління діяльністю підприємством розуміють орієнтацію діяльності підприємства на бізнес-процеси, а системи управління підприємства на управління як кожним бізнес-процесом окремо, так і всіма бізнес-процесами підприємства. З точки зору процесного підходу підприємство розглядають як бізнес-система, яка представляє собою зв'язану велику кількість бізнес-процесів, кінцевими цілями яких є випуск продукції або послуги.

Ситуаційний підхід тісно пов'язаний з системним та функціональним підходами, але обумовлює провідну роль специфічних прийомів менеджерів, які залежно від ситуації можуть істотно варіюватися. З позиції ситуаційного підходу підприємство розглядають як систему методів управління, цілей та засобів, що забезпечують орієнтацію управлінської діяльності на прийняття рішення відповідно до існуючої ситуації.

Системний підхід – один із спеціальних способів наукового дослідження, в основі якого лежить розгляд об'єкту як цілісної множини елементів в сукупності відносин і зв'язків між ними, тобто розгляд об'єкту як системи. З точки зору системного підходу підприємство розглядають як відкриту складну динамічну систему.

Таким чином, поняття « підприємство» має різні інтерпретації з точки зору існуючих теоретичних підходів, також різними будуть об'єкти інтерпретації. Підприємство описують сукупністю характеристик, наприклад, таких як стабільність,

надійність, прибутковість, стійкість тощо. Всі ці характеристики не можуть мати однозначного тлумачення, так як і саме поняття «підприємство» не може бути однозначно визначено. Отже, різні підходи, про які було сказано раніше, трактують по-різному кожну з таких характеристик.

Застосуємо наведене до деяких понять даного проекту.

Громадський транспорт – мережа пасажирського транспорту, яка обслуговує широкий загал на противагу приватному транспорту з точки зору підходу системному.

Якість надання послуг громадського транспорту – сукупність найбільш істотних їх властивостей (критеріїв), що обумовлюють ступінь придатності й можливості цих послуг до задоволення певних потреб у відповідності до їх призначення – підхід функціональний.

Відповідність вартості та якості послуг громадського транспорту – суб'єктивна думка споживача виражена в оцінці обґрунтованості сплати певної грошової суми за придбання послуги – підхід ситуаційний.

Емпірична інтерпретація інших понять. Пошук емпіричних значень поняття у термінах, які пояснюють його зміст і важливі під час конкретного дослідження, називають емпіричною інтерпретацією, а визначення поняття через фіксацію емпіричних ознак — операційним визначенням (операціоналізацію). Головним завданням емпіричної інтерпретації є поступове зведення складних теоретичних понять, якими оперує соціолог і які найчастіше не сприймаються респондентами через свою складність, до відносно простих емпіричних характеристик, що відображають його сутність і можуть бути задіяні для збирання первинних соціологічних даних. Ця процедура передбачає такі послідовні операції:

— аналіз наукової літератури, пошук теоретичних визначень поняття, яке належить інтерпретувати, з'ясування сутності, створення його цілісного образу;

— визначення характеристик поняття і систематизація найважливіших ознак досліджуваного цілісного образу;

— вибір прямих індикаторів для кожної з визначених характеристик, що дає змогу їх зафіксувати і побудувати так звані конкретні індикатори, які можна використати потім в інструментарії соціологічного дослідження.

Застосуємо наведене до деяких понять даного проекту. Наприклад, вивчаючи соціально-психологічний клімат у трудовому колективі, немає сенсу просити у респондента дати йому оцінку, оскільки, по-перше, цей термін не дуже часто вживають у повсякденному житті колективу, а по-друге, робітники можуть не знати, як його оцінити. Доцільно в такому разі «розкласти» поняття «соціально-психологічний клімат» на складові, що визначають його сутність, але є менш складними. Цими складовими є стосунки між членами колективу, між керівником і членами колективу, конфлікти, ставлення працівників до своїх обов'язків, трудового середовища, найближчого оточення тощо. Остаточним результатом буде поява в анкеті питань, доступних для розуміння респондентів, що сприймають однозначно і передбачають їх щирі відповіді: «Чи задоволені Ви стосунками з товаришами по роботі?», «Як часто у Вашому колективі бувають конфліктні ситуації?» тощо. Аналізуючи отримані дані, дослідник проводить згодом зворотну соціологічну процедуру (послідовно аналізуючи значення індикаторів, він поступово повертають на рівень теоретичних понять і робить висновки щодо адекватності постановки проблеми досліджуваної).

Громадським транспортом у Львові є: автобус, тролейбус, Електрокар, трамвай, міська електричка, маршрутне таксі, фунікулер.

Якість надання послуг громадського транспорту складають з таких індикаторів: інтервал руху транспорту, відстань між зупинками, рівень комфорту пасажирів, рівень безпеки пасажирів, рівень культури водіїв, санітарний стан салону, технічний стан транспорту.

Думки з приводу відповідності вартості та якості послуг громадського транспорту перебувають у діапазоні між низька якість, ціну треба знизити та висока якість, ціну можна підвищити.

Гіпотези дослідження можуть бути як очевидними, так і навпаки, але перевірка їх відбувається на підставі статистичних величин.

Задоволеність мешканців *Львова* відповідністю вартості та якості послуг громадського транспорту залежить від рівня фінансового становища респондентів.

Задоволеність якістю обслуговування відрізняють залежно від місця проживання та маршрутами респондентів.

Частота користування громадським транспортом залежить від рівня фінансового становища респондентів.

Метод збору емпіричних даних: інтерв'ю на підставі анкети.

Дизайн вибірки. Генеральну сукупність визначаємо як 2 млн. осіб, тобто з точки зору математичної статистики як нескінченну, оскільки ми не знаємо заздалегідь кількість тих мешканців *Львова*, які користуються послугами громадського транспорту. Проте наведене дозволяє обрахувати доречний обсяг вибірки.

Оскільки дані та результати дослідження передбачають провести аналіз гіпотези щодо залежності громадської думки від місця проживання респондента, то виникає необхідність розділити вибірку на частини, залежно від наявних 10 адміністративних районів *Львова*.

Відповідно отримуємо: $N = 4000$, $n = 400$ при $\Delta = 0,05$, $P = 0,954$.

Отже, для забезпечення рівня похибки репрезентативності 5 % при довірчій ймовірності 0,954, треба опитати не менш 400 респондентів у кожному з 10 районів *Львова*.

Респондентів обирають за квотним принципом відповідно до статево-вікової структури у кожному з районів *Львова*. Загальний масив даних буде сформовано, використовуючи процедуру зважування.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ ПЛАН ДОСЛІДЖЕННЯ.

Етап підготовки до польового дослідження: 22.03.2022 – 10.04.2022

Етап польового дослідження: 14.04.2022 – 16.05.2022

Аналіз результатів дослідження і підготовка звіту: 19.05.2022 – 10.06.2022

Етап підготовки до польового дослідження

1. Складання програми соціологічного дослідження. (22.03.2022)
2. Складання проекту вибірки (24.03.2022)
3. Розробка інструкції для збирання первинних даних. (26.03.2022-29.03.2022)
4. Тиражування методичного інструментарію для проведення пробного

дослідження (1.04.2022)

5. Проведення пробного дослідження (2.04.2022)
6. Аналіз даних і результатів пробного дослідження (5.04.2022-7.04.2022)
7. Внесення коректив у програму, методичні документи та інструкції щодо опитування відповідно до підсумків пробного дослідження (8.04.2022)
8. Тиражування методичного інструментарію для масового збирання даних (10.04.2022)

Етап польового дослідження

1. Узгодження організаційних питань (14.04.2022)
2. Інструктаж анкетерів (16.04.2022-20.04.2022)
3. Проведення польового дослідження (21.04.2022- 04.05.2022)
4. Підготовка первинних даних до її опрацювання та обробка на комп'ютері. (05.05.2022)
5. Розробка інструкції для вибракування неправильно заповнених анкет (05.05.2022)
6. Розробка інструкції щодо кодування відкритих питань (07.05.2008)
7. Кодування відкритих питань (08.05.2022)
8. Обробка первинних даних. (12-16.05.2022)

Аналіз результатів дослідження і підготовка звіту

1. Аналіз результатів дослідження і підготовка попереднього звіту.(19-24.05.2022)
2. Науково-практичне обґрунтування попереднього звіту, висновків і рекомендацій за підсумками дослідження (26-27.05.2022)
3. Доопрацювання і затвердження остаточного звіту, висновків і рекомендацій за підсумками дослідження (28-30.05.2022)

ІНСТРУМЕНТАРІЙ ДОСЛІДЖЕННЯ
Анкета «ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ ЛЬВОВА: ДУМКИ МЕШКАНЦІВ»

Доброго дня!

Студенти-соціологи Національного авіаційного університету, запрошують Вас взяти участь у соціологічному опитуванні, що стосується вивчення громадської думки мешканців Львова з приводу громадського транспорту. Анкета є анонімною, всі результати дослідження будуть представлені лише в узагальненому вигляді. Просимо Вас уважно ознайомитись з запитаннями і надати відповіді.

A1. Як часто Ви користуєтесь певним видом громадського транспорту? (ОДИН ВАРІАНТ ВІДПОВІДІ ПО КОЖНОМУ З ВИДІВ ТРАНСПОРТУ)

	1. Електрокар	2. Маршрутне таксі	3. Автобус	4. Трамвай	5. Тролейбус	6. Міська електричка	7. Фунікулер
Щодня	5	5	5	5	5	5	5
2-3 рази на тиждень	4	4	4	4	4	4	4
1 раз на тиждень	3	3	3	3	3	3	3
2-3 рази в місяць	2	2	2	2	2	2	2
Менше 1 разу на місяць	1	1	1	1	1	1	1
Ніколи	0	0	0	0	0	0	0

A2. Якими критеріями Ви користуєтесь при виборі транспорту? ОЦНІТЬ КОЖЕН З КРИТЕРІЇВ за шкалою від 1 до 5 (зовсім не важливо – 1.....2....3.....4.....5 – дуже важливо)

8. Дешево	9. Комфортно	10. Швидко	11. Найзручніший маршрут	12. Єдино можливий маршрут

A3. Оцініть загальну якість обслуговування в кожному з видів громадського транспорту за шкалою від 1 до 5 (низька якість – 1.....2....3.....4.....5 – висока якість)

13. Електрокар	14. Маршрутне таксі	15. Автобус	16. Трамвай	17. Тролейбус	18. Міська електричка	19. Фунікулер

A4. Оцініть якість обслуговування кожного виду громадського транспорту за окремими показниками за шкалою від 1 до 5 (низька якість – 1.....2....3.....4.....5 – висока якість)

	20. Електрокар	21. Маршрут не таксі	22. Автобус	23. Трамвай	24. Тролейбус	25. Міська електричка	26. Фунікуляр
Інтервал руху транспорт у							
	27. Електрокар	28. Маршрут не таксі	29. Автобус	30. Трамвай	31. Тролейбус	32. Міська електричка	33. Фунікуляр
Відстань між зупинками							
	34. Електрокар	35. Маршрут не таксі	36. Автобус	37. Трамвай	38. Тролейбус	39. Міська електричка	40. Фунікуляр
Рівень комфорту пасажирів							
	41. Електрокар	42. Маршрут не таксі	43. Автобус	44. Трамвай	45. Тролейбус	46. Міська електричка	47. Фунікуляр
Рівень безпеки пасажирів							
	48. Електрокар	49. Маршрут не таксі	50. Автобус	51. Трамвай	52. Тролейбус	53. Міська електричка	54. Фунікуляр
Рівень культури водіїв							
	55. Електрокар	56. Маршрут не таксі	57. Автобус	58. Трамвай	59. Тролейбус	60. Міська електричка	61. Фунікуляр
Санітарний стан салону							
	62. Електрокар	63. Маршрут не таксі	64. Автобус	65. Трамвай	66. Тролейбус	67. Міська електричка	68. Фунікуляр
Технічний стан							

транспорт у							
----------------	--	--	--	--	--	--	--

A5. Оцініть відповідність ціни за проїзд якості обслуговування у кожному з видів громадського транспорту за шкалою від 1 до 5 (низька якість, ціну треба знизити – 1.....2.....3.....4.....5 – висока якість, ціну можна підвищити)

69. Електрокар	70. Маршрутне таксі	71. Автобус	72. Трамвай
73. Тролейбус	74. Міська електричка	75. Фунікулер	

A6.

76.

Які у Вас є пропозиції по підвищенню якості надання послуг на громадському транспорті

(_____

_____)

D1.

77.

Скільки повних років Вам виповнилось: _____ , тобто

1. (18-25); 2. (26-35); 3. (36-45); 4. (46-55); 5. (56-60); 6. (61-72); 7. (73 та більше).

D2.

78.

Стать: 1. Чоловік. 2. Жінка.

D3.

79.

Скажіть будь ласка, яке із суджень найбільше відповідає фінансовому становищу Вашого домогосподарства (ОДИН ВАРІАНТ ВІДПОВІДІ):

1. Нам не вистачає грошей навіть на їжу	
2. Нам вистачає грошей на їжу, але купувати одяг чи взуття вже складно	
3. Нам вистачає грошей на їжу, одяг, та ми можемо щось відкласти, але цього недостатньо для покупки таких речей, як , наприклад, холодильник	
4. Ми можемо купувати деякі дорогі речі (як, наприклад, телевізор чи холодильник), але не можемо собі дозволити все , що забажаємо	
5. Ми можемо дозволити собі все, що забажаємо	

D4.

80.

Вкажіть будь-ласка, у якому районі Ви постійно проживаєте (ОДИН ВАРІАНТ ВІДПОВІДІ). 1.Голосіївський; 2.Дарницький; 3.Деснянський; 4.Дніпровський; 5.Оболонський; 6.Подільський; 7.Печерський; 8.Святошинський; 9.Солом'янський; 10.Шевченківський

D5.

81.

Вкажіть будь-ласка, у який район(и) Ви зазвичай пересуваєтесь (на роботу, навчання тощо) громадським транспортом. (МОЖЛИВІ КІЛЬКА ВАРІАНТІВ ВІДПОВІДІ)

1.Голосіївський; 2.Дарницький; 3.Деснянський; 4.Дніпровський; 5.Оболонський; 6.Подільський; 7.Печерський; 8.Святошинський; 9.Солом'янський; 10.Шевченківський

ДЯКУЄМО ЗА СПІВПРАЦЮ!

ІНСТРУКЦІЙНИЙ ЛИСТ АНКЕТЕРАМ

1. Наголошувати на відмінності «маршрутне таксі» та «автобус».
2. За необхідності уточнювати/змінювати «інтервал руху транспорту» на «кількість транспорту на маршруті».
3. За необхідності уточнювати/змінювати «відстань між зупинками» на «кількість зупинок на маршруті».
4. На зворотній стороні кожної анкети записати таке:
 - Прізвище та ініціали анкетера
 - Дата і час анкетування
 - Місце проведення анкетування
 - Відомості про перебіг анкетування
 - Труднощі, які виникли у інтерв'юера при анкетування
 - Труднощі, які виникли у респондента при анкетування