

УДК 656.13.072

## ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Біліченко В.В., Сломнюк Б.В.

## PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF MUNICIPAL PASSENGER TRANSPORTATIONS

Bilichenko V., Slomnyuk B.

*Розглянуто проблему функціонування міського автомобільного пасажирського транспорту на етапі зміни економічної системи країни. Описано основні тенденції розвитку міського автомобільного пасажирського транспорту в розвинених країнах. Доведено необхідність наукового обґрунтованого розрахунку кількості маршрутів та кількості рухомого складу на маршрутах. Надається оцінка змінам, що відбулись, пропонуються шляхи подальшого вдосконалення організації міських пасажирських автомобільних перевезень.*

**Ключові слова:** пасажирські перевезення, міські перевезення, маршрутні таксі, автобуси.

**Постановка проблеми.** Сучасні стандарти життя висувають зовсім інші, ніж раніше, вимоги до рівня мобільності населення. Забезпечити зручний доступ до місця роботи, сфери обслуговування, до освітніх та культурних закладів і, зрештою, до місць проживання інших людей – це завдання номер один для транспортної системи міста. З цієї точки зору ефективне функціонування міського пасажирського транспорту має не тільки економічне, а також і велике соціальне значення [1-3].

Однією з важливіших складових міської інфраструктури, без якої неможливе нормальне існування сучасного великого міста, є транспортна система. Рівень надання послуг міським пасажирським транспортом багато в чому визначає забезпечення трудової діяльності, культурного розвитку та відпочинку населення. Поряд з традиційними показниками, які обумовлюють і характеризують розвиток міського пасажирського транспорту, серед яких – збільшення чисельності міського населення і потреби в пересуванні, освоєнні нових районів, в складній ситуації сьогодення необхідним є підвищення швидкості сполучення і комфортності поїздок з врахуванням платоспроможності населення.

Міський транспорт є одним з джерел шуму і забруднення шкідливими речовинами екологічного

середовища існування людини, виключно капіталомною системою, до якої залучена велика кількість людських ресурсів, використовуються дефіцитні традиційні енергетичні джерела, які не відтворюються. За останні роки значно збільшилась кількість приватних перевізників, які мають кілька автобусів, або мікроавтобусів і бажають “увійти” до міської транспортної системи для здійснення перевезень пасажирів на комерційній основі. На відміну від умов за адміністративно-командної системи, коли вирішувалось завдання формування транспортної системи за дефіциту необхідної кількості транспортних засобів, то в ринкових умовах основними завданнями є оптимізація їхньої структури та кількості з впровадженням прогресивних технологій перевезень. Особливістю сучасних міських транспортних систем є широкий розвиток маршрутних таксомоторних перевезень, які забезпечують поїздки пасажирів підвищеної комфортності при значно менших пасажиропотоках. Останнє особливо важливо в період спаду попиту на перевезення, коли їх доцільно здійснювати автобусами особливо малого та малого класів. Оскільки маршрутні таксомоторні перевезення виконуються в значній мірі паралельно з маршрутами автобусного, трамвайного, тролейбусного транспорту, то необхідно оптимізувати таку маршрутну систему. За цих умов проблема збалансованого і ефективного використання і розвитку міських пасажирських транспортних систем набуває виключної актуальності, а її вирішення вимагає розробки і застосування сучасних підходів і методів.

**Основна частина.** Проблема якісного задоволення попиту населення на пасажирські перевезення стояла завжди – з часів їхнього зачаткування.

Сьогодні не існує єдиної для усієї країни системи міських пасажирських автомобільних перевезень. Тому в кожному місті України ця проблема вирішується різними методами, щодо вирішення цього завдання місцеві органи влади підійшли по-

різному. У більшості міст доклали зусиль, щоб зберегти муніципальні пасажирські автопідприємства. На цьому етапі це вдалося зробити, правда, не обійшлося без втрат.

Зміни, що сталися, вимагають серйозного аналізу. Щоб упорядкувати комерційні перевезення, міністерство вирішило ввести процедури, що регулюють і кількість, і якість працівників завдяки проведенню конкурсів на право працювати на міських маршрутах. Конкурс проводить комісія, до складу якої входять представники адміністрації міста, транспортної інспекції, громадських організацій автомобілістів. Умови конкурсу можуть змінюватись залежно від ситуації. У разі перемоги в конкурсі приватні перевізники укладають з адміністрацією договір, в якому обговорюються всі умови виконання пасажирських автомобільних перевезень.

Такий підхід дозволить упорядкувати рух автобусів на маршрутах, привести кількість рухомого складу у відповідність до науково обґрунтованих норм. Правда, недосконалість законодавства дозволяє працювати нелегальним перевізникам, але надалі і це можна буде вирішити. У деяких містах АТП практично збанкрутіли і припинили своє існування. Міські пасажирські автомобільні перевезення віддані приватним підприємцям за відсутності контролю і управління з боку адміністрації міста. В результаті вже впродовж багатьох років не проводиться обстеження пасажиропотоків, фактично сьогодні неможливо науково обґрунтовано розрахувати кількість маршрутів, кількість рухомого складу на маршрутах та ін. Ось і виявляється, що при приблизно однаковій кількості жителів в різних містах кількість транспортних засобів на маршрутах різниться 1,5-2 рази.

Формування складу перевізників носить стихійний характер, що вже привело владу до необхідності втрутитися в процес здійснення перевезень. Проте упущений час вимагає значних фінансових витрат, оскільки почати доведеться з обстеження пасажиропотоків, а це процедура дорога, складна і не дуже швидка. Далі слід зупинитися на організації конкурсів на пасажирські маршрути. Ця процедура викликає багато нарікань, починаючи з формування умов конкурсу. Потрібно відмітити, що умови встановлюються мерією міста і не носять загальнодержавного характеру. Адміністрація часто формує умови таким чином, що учасники конкурсу опиняються в неоднаковому становищі. Адже запорака конкуренції – рівні умови для всіх учасників. Часто приватні автоперевізники звинувачують адміністрацію міста в лобюванні інтересів муніципальних перевізників. У документі, що носить назву "Перелік міських автобусних маршрутів і кількість транспорту на них", частина міських маршрутів не вказана, причому найбільш прибуткових. Це дає можливість чиновникам віддати маршрути перевізникам, визначеним за якимись іншими показниками, ніж умови конкурсу.

Відомі випадки, коли підписувалися договори на виконання міських перевезень з перевізниками, які взагалі не брали участі в конкурсі. Доволі часто додаткові бали нараховуються не за технічний стан транспорту, не за якість перевезень, не за безаварійну роботу перевізників, а за фінансову підтримку різних започаткувань міської адміністрації. Усе це призводить до зростання корупції і зниження якості обслуговування пасажирів. Але слід врахувати, що це звичайні витрати капіталізації суспільства. З ними потрібно боротися, не втрачаючи стратегічного напрямку в розвитку міських пасажирських перевезень, який полягає в поліпшенні якості і зменшенні вартості транспортного обслуговування населення.

Таким чином, якщо спробувати підбити якісь підсумки діяльності в галузі міських пасажирських автомобільних перевезень, то слід зазначити:

- транспортний ринок став доступний надзвичайно великій кількості випадкових людей, не компетентних в цій галузі;
- зруйновано централізоване управління роботою міського громадського пасажирського транспорту;
- припинено обстеження пасажиропотоків, що не дозволяє мати достовірну систему звітності про доходи, обсяги перевезень, собівартість і т.д.;
- безперервно і не завжди обґрунтовано підвищуються ціни на рухомий склад, ПММ і запасні частини.

Перед тим, як прогнозувати можливі сценарії розвитку міських пасажирських автомобільних перевезень, спершу потрібно познайомитися з основними тенденціями розвитку цієї сфери в розвинених країнах, де процеси почалися раніше.

Виявляється, що і там тенденції ті ж самі: скорочення об'єму державних дотацій на потреби міських пасажирських перевезень, підвищення цін на рухомий склад і паливе, загальна спрямованість на лібералізацію економіки. Нині, за даними різних джерел, зокрема [2], існує три основні методи організації цієї транспортної роботи: закриті ринки (держсектор); повна дерегуляція без виняткових прав; контрольована конкуренція, коли перевізники на якийсь час набувають виняткових прав на виконання певних перевезень, але повинні періодично підтверджувати ці права через систему конкурсів. Дослідження показують, що найвищу якість послуг надає держсектор. Але при цьому виникають, як мінімум, дві небезпеки: монополізація сфери діяльності, що спричиняє погіршення якості надаваних послуг, і збільшення тарифів на перевезення.

При дерегуляції вдається досягти зменшення собівартості завдяки зниженню заробітної плати і підвищенню інтенсивності роботи рухомого складу. Проте при такій системі починають "вимиватися" з маршрутної мережі маршрути, що проходять через малонаселені райони міста. А якщо врахувати, що в цих районах зазвичай мешкає і найбільш малозабез-

печена категорія жителів, єдиною можливістю пересування для яких є громадський транспорт, то відразу стає зрозумілим, що знижується транспортна рухливість населення, тобто певна категорія жителів втрачає своє конституційне право на свободу пересування. Ця система, незважаючи на свою зовні чисто ринкову основу діяльності, ні в одній країні не сприймається як система майбутнього, зважаючи на очевидний анархізм, непередбачуваність і неможливість забезпечити права людини. Європейські країни виступають за третю систему – контрольовану конкуренцію.

На чолі стоїть умова надання людям можливості пересування, тобто забезпечення високого рівня мобільності при ключовій ролі держави, що здійснює часткове фінансування, а головне, що має виняткові права. Як показала практика організації міських пасажирських автомобільних перевезень в розвинених країнах, ринок не в змозі запропонувати досить високий рівень громадського транспорту. А це приводить до висновку, що державне фінансування є обов'язковим, отже, участь держсектора в організації роботи громадського транспорту обов'язкова, і не лише в ролі фінансуючої інстанції, але, головне, як контролера, що не дозволяє завдяки різним важелям дії знижувати об'єми і рівень надаваної послуги.

Одна з вимог контрольованої конкуренції – прозорість процесу появи і роботи перевізника, що виконує покладені на нього обов'язки щодо функціонування громадського транспорту. Як впливає з вищевикладеного, якраз цю вимогу і не виконує існуюча система конкурсів на пасажирські маршрути, вона в містах стає непрозорою. Немає прозорості – є неозорі можливості для корупції. При цьому обов'язкова присутність держави зовсім не робить обов'язковою наявність державних підприємств автомобільного транспорту. Якраз навпаки. У різних країнах спостерігається тенденція делегування своїх повноважень щодо управління пасажирськими перевезеннями приватним компаніям. Делегування відбувається шляхом організації роботи транспортних систем за контрактом, укладеним на певний термін з агентом, що виграв тендер. Як приклад, постановки і пропонувані методів вирішення подібного завдання цікаво проаналізувати "Національний план транспортної політики Нідерландів", країни, яка в цій галузі діяльності в числі найбільш розвинених. Яка ж роль в цьому держави? Читаємо: "Своєю роллю постачальника інфраструктури, регулятора ринку і замовника послуг громадського транспорту уряд справляє істотний вплив на якість транспорту і дорожнього руху".

Однією з проблем організації пасажирських автомобільних перевезень усередині великих міст стала проблема "пробок" через велику кількість приватних авто. Поява "пробок" не дає можливості перевізникам дотримуватися графіку руху автобусів, по-

рушуючи при цьому одну з головних умов якості послуги, що надається, – регулярність руху. Проблема не є нашою внутрішньою, вона властива усім великим містам, тому і вирішення її потрібно шукати спільними зусиллями. У згаданому вище "Національному плані" з цього приводу пропонується таке: "Збільшення числа альтернатив використанню особистих легкових автомобілів завдяки збільшенню числа потягів, розвитку легких залізниць та інших нових засобів громадського транспорту. Розвиток перевезень компаніями своїх співробітників, впровадження гнучких графіків їх роботи, заохочення пішохідного руху. Поєднання паркувальних зон і зупинок громадського транспорту, організація паркувальних зон і велосипедних гаражів поблизу залізничних станцій і автобусних (трамвайних) зупинок". Не усе пропонуване підходить для умов нашої країни, але на дещо слід звернути увагу. По-перше, викликає інтерес сама ідеологія організації перевезень, розвитку громадського транспорту і скорочення використання усередині міста особистих автомобілів.

Найреальніше сьогодні – будівництво спеціальних автопарковок на в'їздах до міста. Одночасно в районах цих автопарковок необхідно розташувати кінцеві зупинки різних видів міського громадського транспорту. Ті ж, хто захоче неодмінно потрапити в центр міста на особистому автомобілі, муситиме заплатити збір, розмір якого має істотно перевищувати вартість проїзду громадським транспортом.

Можлива реалізація й інших пропозицій, але для цього потрібні великі фінансові вкладення, які можуть бути зроблені лише через декілька років. Майбутні міських пасажирських автомобільних перевезень можуть і повинні забезпечувати такі заходи:

1. Впровадження системи регульованої конкуренції як найбільш перспективної. При цьому, мабуть, неминуче зменшення ролі держсектора, незважаючи на його певні переваги в якості послуг, що надаються.

2. Визнання неминучості державного фінансування, причому воно повинне відігравати ключову роль разом з реалізацією виняткових прав.

3. Природне укрупнення підприємств, що здійснюють міські пасажирські автомобільні перевезення як державного, так і приватного сектора, бо дрібні підприємства не мають достатніх обігових коштів для розвитку цього бізнесу.

4. Все ширше прийняття делегованого менеджменту, коли держава делегує свої повноваження з управління пасажирськими перевезеннями. Це відрізняється від приватизації тим, що делегований менеджмент дає можливість громадським органам адміністрації міста делегувати приватному операторові організацію пасажирських перевезень за контрактом на певний термін, отриманий за результатами проведеного конкурсу.

5. У відповідних планах розвитку транспортно-го забезпечення громадян мають бути передбачені технології для забезпечення безпеки руху, зокрема впровадження систем "інтелектуального" управління швидкістю автомобіля, вдосконалення систем активної і пасивної безпеки автомобілів і т.д.

**Висновок.** У результаті кожному мешканцю мають бути запропоновані ефективна, безпечна і стійка транспортна система і система руху транспорту, завдяки чому якість життя для індивідуальних користувачів стане добре збалансованою з якістю життя для країни в цілому.

#### Література

1. Босняк М.Г. Пасажирські автомобільні перевезення: Навчальний посібник / М.Г. Босняк. – К.: Видавничий дім «Слово», 2009. – 272 с.
2. Гудков В.А. Пасажирские автомобильные перевозки: Учебник для вузов / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 448 с.
3. Аксенов І.М. Організація пасажирських приміських перевезень: Навчальний посібник / І.М. Аксенов, П.О. Яновський. – К.: КУЕТТ, 2002. – 67 с.

#### References

1. Bosnyak M.G. Passenger motor-car transportations: train aid / M.G. Bosnyak. – K.: the Slovo Publishing house, 2009. – 272 p.
2. Gudkov V.A. Passenger motor-car transportations: Book for high school / V.A. Gudkov, L.B. Myrotin, A.V. Velmozhin, S.A. Shiryayev. – M.: Hot Line - Telecom, 2006. – 448 p.
3. Aksyonov I.M. Organization of passenger suburban transportations: train aid / I.M. Aksyonov, P.O. Yanovskiy. – K.: KUETT, 2002. – 67 p.

#### Биличенко В.В., Сломнюк Б.В. Проблемы и перспективы развития городских пассажирских перевозок

*Рассмотрена проблема функционирования городского автомобильного пассажирского транспорта на этапе изменения экономической системы страны. Описаны основные тенденции развития городского автомобильного пассажирского транспорта в развитых странах. Доказана необходимость научного обоснованного расчета количества маршрутов и количества подвижного состава на маршрутах. Предлагается оценка изменений, которые произошли, предлагаются пути дальнейшего совершенствования организации городских пассажирских автомобильных перевозок.*

**Ключевые слова:** пассажирские перевозки, городские перевозки, маршрутные такси, автобусы.

#### Bilichenko V., Slomnyuk B. Problems and prospects of development of municipal passenger transportations

*The problem of public motor-car passenger transport functioning is considered on the stage of change of the economic system of country. Basic progress of public motor-car passenger transport trends in the developed countries are described. The necessity of scientific reasonable calculation of amount of routes and amount of rolling stock on routes is well-proved. The estimation of changes that took place is given, the ways of further perfection of municipal passenger motor-car transportations organization are offered.*

**Keywords:** passenger transportations, municipal transportations, rout taxis, busses.

**Біліченко В.В.** – к.т.н., професор, завідувач кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, ВНТУ, м. Вінниця, Україна, e-mail: bilichenko\_v@mail.ru.

**Сломнюк Б.В.** – студент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, ВНТУ, м. Вінниця, Україна, e-mail: atm-vntu@ukr.net.

Рецензент: Куліков Ю.А., д.т.н., проф.

Стаття подана 01.04.2013