

**КАЙЛЮК Є.М.**

*Кандидат економічних наук, професор кафедри менеджменту і маркетингу  
в міському господарстві*

*Харківський національний університет міського господарства  
ім. О.М. Бекетова*

**ПИЛИПЕНКО Ю. С.**

*Аспірант кафедри менеджменту і маркетингу в міському господарстві*

*Харківський національний університет міського господарства  
ім. О.М. Бекетова*

## **ОРГАНІЗАЦІЯ АВТОБУСНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА СИСТЕМИ КОНТРОЛЮ ЗА ЯКІСТЮ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Анотація:** Досліджено організацію роботи ринку автобусних перевезень України. Проведено аналіз навантаження територій міст автобусним пасажирським транспортом.

**Аннотация:** Исследовано организацию работы рынка автобусных перевозок Украины. Проведен анализ загруженности территорий городов автобусным пассажирским транспортом.

**Summary:** The organization of the Ukraine bus transport market have been studied. A city overload by bus passenger transportation have been treated.

**Постановка проблеми.** Тенденція концентрації великої кількості населення в містах призводить до необхідності розвитку пасажирського транспорту з неперервним нарощенням його провізної здатності. Це зумовлює появу інтересу до теми організації роботи пасажирського автобусного транспорту. Поряд з наявністю багатьох організаційно-економічних проблем, пов'язаних з функціонуванням локальних ринків послуг автобусного транспорту, з соціальної точки зору, особливе значення має обґрунтування і належний контроль якості пасажирських перевезень.

**Постановка завдання.** На основі викладеного, можна сформулювати основне завдання дослідження, яке полягає у покращенні якості обслуговування пасажирів автобусного транспорту за рахунок використання контрактації в

організації роботи міського автобусного транспорту, а також впровадженні «оператора» – як ключового суб'єкта ринку послуг міського пасажирського транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Із переходом підприємств до ринкової економіки і розвитком конкуренції виникає необхідність у забезпеченні якості виробленої продукції (послуг). Як свідчить світовий досвід ринку транспортних послуг, їх конкурентоздатність на 95% залежить від якості. Високий рівень якості транспортних послуг (ЯТП) у сфері пасажирського автомобільного транспорту (ПАТР) є запорукою безпеки перевезень, задоволеності та лояльності споживачів. Надання послуг ПАТР, якість яких відповідає потребам споживачів, забезпечується всебічним управлінням, яке включає розробку системи організації перевезень з одного боку та формування адекватної системи оцінки якості, в тому числі обґрунтування норм, критеріїв перевезень з іншого.

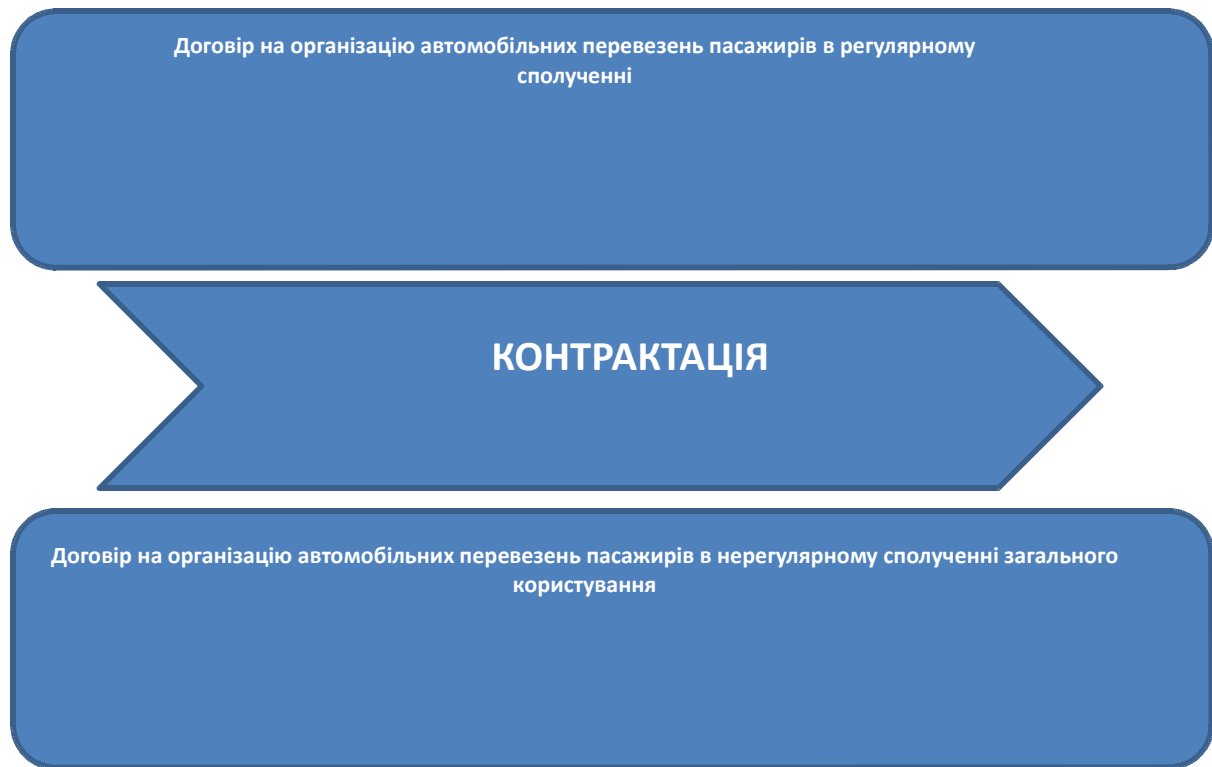
Щодо першого, то в українському законодавстві визначено коло суб'єктів, задіяних у процесі організації перевезень, ними є: населення (тобто фактичні користувачі послуги), замовник (місцева влада), і безпосередньо сам перевізник.

Практика функціонування громадського транспорту багатьох країн світу показує, що вільна дія ринкових механізмів не завжди сприяє забезпеченню оптимального задоволення інтересів перевізників, не формує умов для виникнення ефективного конкурентного середовища, не забезпечує захисту і повної реалізації публічних інтересів, пов'язаних з найважливішими соціальними функціями громадського транспорту. Процес переходу від монополізованого державного ринку послуг громадського транспорту до ринку конкурентного зумовлює необхідність виділення ще одного суб'єкта - «оператора» перевезень пасажирів (їх організатора), рис. 1.

У європейській практиці функції оператора перевезень виконуються або безпосередньо замовником (місцевим органом влади), або спеціальним оператором - незалежним регулюючим органом. Як правило, такий орган є

самостійною юридичною особою, яка формується відповідним органом влади. Така установа діє на правах державного агентства згідно затвердженого статуту і фінансується виключно з бюджетних коштів. Основні функції оператора:

- планування транспортних послуг в широкому сенсі;
- забезпечення справедливої конкуренції на ринку транспортних послуг.



**Рис. 1. Система договірних відносин на ринку автомобільних перевезень пасажирів**

*Джерело: [1]*

Отже, через оператора має здійснюватися безпосередній зв'язок виробників і споживачів транспортних робіт і послуг, тобто взаємодія секторів попиту та пропозиції. А тому, оператора як основного організатора транспортного процесу необхідно законодавчо наділити функціями збору та аналізу інформації про ринок перевезень пасажирів в регулярному повідомленні. Саме оператори повинні стати ключовими фігурами в процесі організації автомобільних перевезень пасажирів в Україні. Саме вони будуть забезпечувати планування транспортних послуг, розвиток маршрутної мережі, визначення якісних параметрів транспортного обслуговування населення, а також здійснювати безпосереднє регулювання місцевих ринків, у тому числі

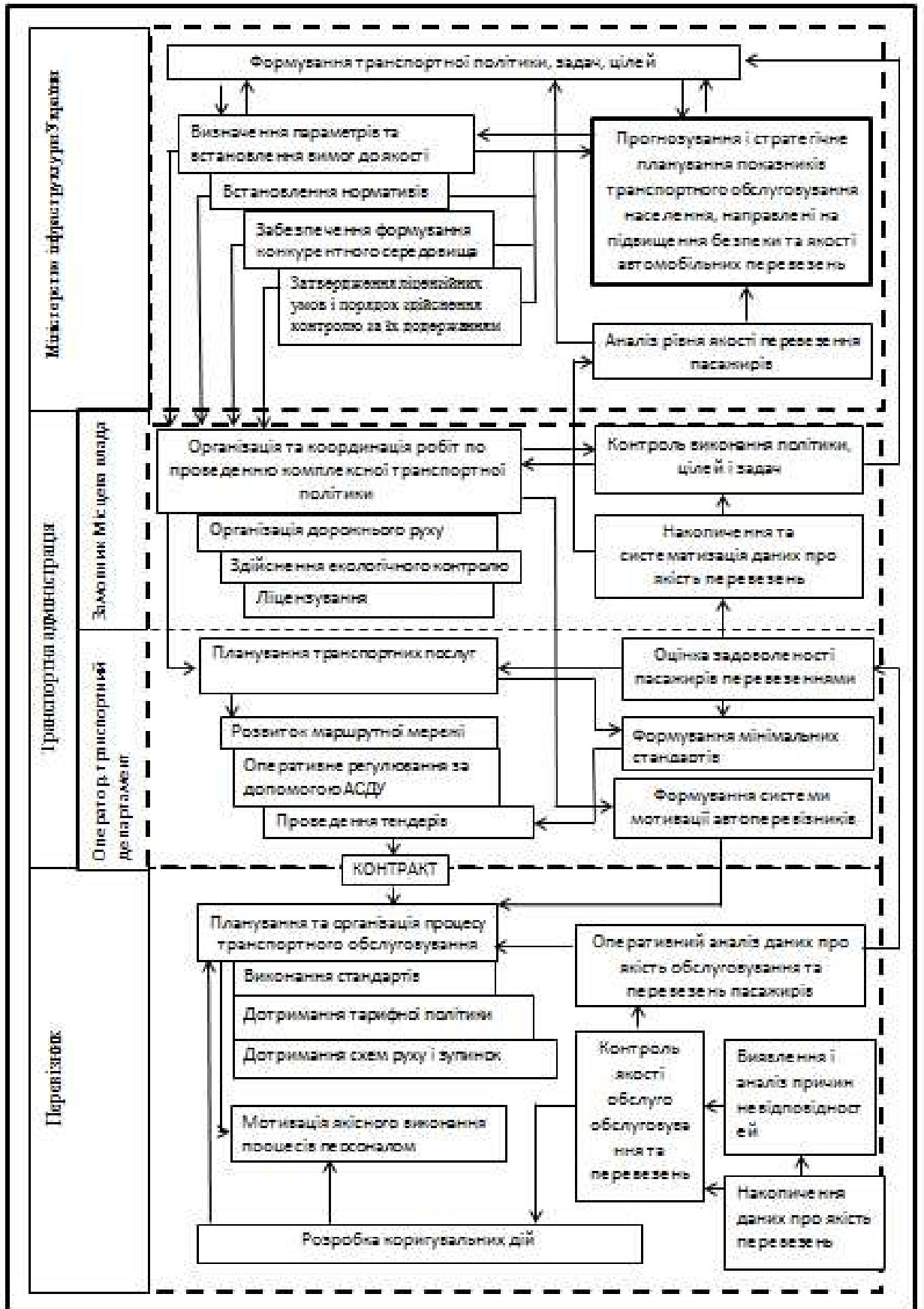


Рис. 2. Організація системи автобусного пасажирського транспорту та контролю за якістю послуг з перевезення пасажирів

*Джерело: розроблено автором за даними [4]*

проведення конкурсів з вибору перевізників для виконання перевезень пасажирів у регулярному повідомленні.

В якості наступного кроку в організації роботи пасажирського транспорту пропонується здійснити перехід на обов'язкову контракцію послуг автомобільного пасажирського транспорту.

«Контракція» - укладання договору між замовником і господарським суб'єктом на здійснення послуг громадського транспорту [4]. Необхідно відзначити, місцеві влади в країнах - членах ЄС мали близько двох років на те, щоб перейти на систему контракції. Існує два основних типи контракції - пряма (без проведення конкурсу) і конкурентна (з проведенням конкурсу).

Головною метою контрактів у сфері громадського транспорту застосованих у великих містах України має бути отримання кращого набору послуг за наявний обсяг державних субсидій. Отже, повинні бути сформульовані тендерні (контрактні) зобов'язання перевізника через параметри якості, які мають відповідати умовам досяжності і оптимальності. Основним інструментом впливу на перевізників з боку замовника перевезень мають стати мінімальні стандарти обслуговування, які визначаються транспортної адміністрацією і фіксуються в стандартній формі контракту. Детальну схему організації системи автобусного пасажирського транспорту та контролю за якістю послуг з перевезення пасажирів представлено на рис.2.

Позитивний досвід у проведенні тендерів з подальшим укладанням контрактів на пасажирські перевезення було отримано у Львові в 2012 році [2]. Проведення конкурсу дало можливість в першу чергу укрупнити ринок перевезень. Якщо раніше в місті налічувалося близько трьох десятків перевізників, то тепер їх кількість зменшилася до п'яти - одного комунального і чотирьох приватних. Обов'язковою умовою участі в конкурсі була наявність однієї машини на маршруті для перевезення людей з обмеженими фізичними можливостями.

Дія контракту може поширюватися на всю маршрутну мережу міста (регіону), на частину мережі або на один або декілька маршрутів [4]. Контракт на маршрут може полягати у відношенні одного конкретного маршруту або ж групи невеликих і близьких один до одного маршрутів. У кожному варіанті є свої недоліки і переваги - мережевий контракт більш складний у виконанні, проте: - надає перевізнику можливість оптимізувати маршрутну мережу, збільшувати її ефективність; - передбачає тривалі терміни дії і тим самим створює нездоланні бар'єри для виходу на ринок малих і середніх підприємств. Контракт на маршрут робить можливим доступ на ринок невеликих компаній, однак обмежує можливості оптимізації роботи з боку перевізника;

Основною проблемою при вдосконаленні будь-якої транспортної системи є забезпечення стабільного фінансування капіталовкладень і поточних експлуатаційних витрат перевізників. Головним джерелом поточних витрат, пов'язаних з виконанням автомобільних перевезень пасажирів, залишаються власні доходи підприємств (виручка від продажу квитків). Значна частина фінансових потоків підприємств також припадає на бюджетні джерела і в першу чергу забезпечується субсидіями.

Для вирішення даного питання слід скористатися європейським досвідом[1]. Так, у Швеції та Великобританії фінансування громадського транспорту здійснюється за допомогою прямих інвестицій і частково податкової системи. Крім того, для цих цілей використовуються варіанти залучення фінансів непрямих користувачів (засобів тих організацій, працівники яких користуються громадським транспортом), а також власників нерухомості. Їх інтерес полягає в забезпеченні автобусним сполученням нових забудованих кварталів з центром міста. В Німеччині дозволено фінансувати автобусні перевезення великим комерційним структурам (торговим центрам, базам або складам), які зацікавлені в тому, щоб зупинка була поруч з ними.

В Італії та Іспанії введено спеціальне оподаткування для комерційних організацій, офіси, будівлі та (або) споруди яких перебувають у радіусі 800 метрів від зупинок або станцій метро.

Повертаючись до якості перевезень та формування її об'єктивних критеріїв треба обов'язково звернути увагу на те, що об'єктивні показники якості так само як і норми перевезень не можуть бути однаковими для всіх областей України і мають відповідати в першу чергу їх розмірам. В даному випадку, визначаючи розмір області ми користувалися чотирма ключовими показниками: перевезення пасажирів автобусами, млн. пас.; щільність автомобільних доріг, км доріг на 1 тис. км<sup>2</sup> території; площа регіону, км<sup>2</sup>; чисельність постійного населення, млн. осіб, табл.1.

Таблиця 1

**Вихідні дані для визначення параметрів і меж кластерів**

Регіон	Перевезення пасажирів автобусами, млн. чол.	Щільність автомобільних доріг, км доріг на 1 тис. км <sup>2</sup> території	Площа, км <sup>2</sup>	Населення, млн. осіб
АРК	132	245	26,2	1,962794
Вінницька	98,4	339	26,513	1,635018
Волинська	94,5	285	20,144	1,038548
Дніпропетровська	332,7	287	31,914	3,321366
Донецька	521,1	303	26,517	4,405768
Житомирська	71,6	279	29,832	1,273666
Закарпатська	46,1	261	12,777	1,250517
Запорізька	82,7	251	27,18	1,792341
Івано-Франківська	72,9	300	13,9	1,380127
Київська	149,9	296	28,131	1,718831
Кіровоградська	98,6	252	24,588	1,003153
Луганська	137,1	218	26,684	2,274082
Львівська	208,4	376	21,833	2,541730
Миколаївська	131,7	195	24,598	1,178695
Одеська	199	242	33,31	2,387968
Полтавська	59,5	308	28,748	1,477904
Рівненська	97,9	252	20,047	1,154088
Сумська	79,1	282	23,834	1,153077
Тернопільська	71,4	360	13,823	1,080800
Харківська	126,2	299	31,415	2,743121
Херсонська	70,2	174	28,461	1,083733
Хмельницька	103,2	345	20,645	1,320785
Черкаська	91,4	283	20,9	1,278071
Чернівецька	40,5	355	8,097	0,905225
Чернігівська	70,4	226	31,865	1,089383

Джерело: [5], [6]

На нашу думку, такий набір показників дає можливість більш точно і правильно визначити приналежність області до однієї з груп за розміром, а також повести аналіз об'єктивності навантаження території міст автомобільним пасажирським транспортом. Розрахунки проводились за допомогою програми Statistica, після процедури нормування показників. Результати аналізу наведені на рис.3. Середні значення нормованих показників по кожному кластеру та показнику наведені в таблиці 2.

Відповідно проведеного аналізу за допомогою ресурсів програми Statistica було визначено чотири групи (кластери). Всі області України були розподілені наступним чином:

Кластер 1: Дніпропетровська, Донецька;

Кластер 2: Вінницька, Волинська, Житомирська, Київська, Львівська, Полтавська, Сумська, Хмельницька, Черкаська, Харківська.

Кластер 3: АРК, Запорізька, Кіровоградська, Луганська, Миколаївська, Одеська, Рівненська, Чернігівська, Херсонська.

Кластер 4: Закарпатська, Івано-Франківська, Тернопільська, Чернівецька.

*Таблиця 2*

#### **Середні значення нормованих показників по кожному кластеру**

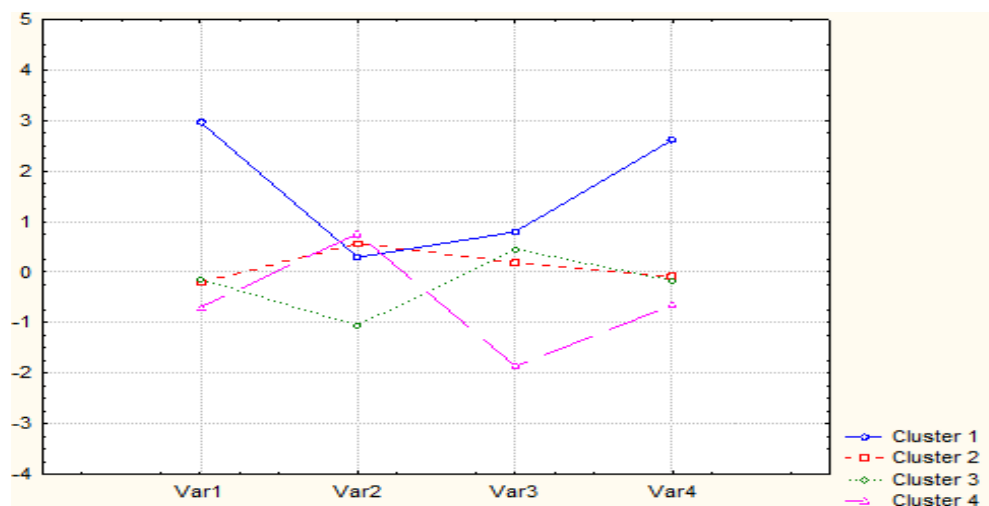
Показник	Значення в діаграмі	Кластер 1	Кластер 2	Кластер 3	Кластер 4
Перевезення пасажирів автобусами	Var 1	2,972	-0,191	-0,141	-0,692
Щільність автомобільних доріг	Var 2	0,291	0,576	-1,048	0,773
Площа регіону	Var 3	0,798	0,174	0,453	-1,853
Населення	Var 4	2,622	-0,097	-0,182	-0,659

*Джерело: розроблено автором за даними [5]*

Відповідно до середніх значень показників, маємо можливість зробити висновки про стан завантаженості міст автобусним громадським транспортом. Так, до першого кластеру увійшли області, де показник перевезення пасажирів автобусами є найбільшим, відповідно через наявність великої території, найбільшої чисельності населення та відсутності альтернативного виду



транспорту – метрополітену. Території міст, областей другого кластеру перенавантажені автомобільним транспортом, який до того ж не є необхідним в такій кількості населенню. Тобто, доречним було б рішення зменшити кількість транспортних засобів автомобільного громадського транспорту, а можливо розглянути необхідність діяльності деяких маршрутів, які через велику щільність автомобільних доріг часто дублюються, таким чином спричиняючи перенавантаження доріг автотранспортом, затори, додаткові забруднення, витрати паливного матеріалу, часу на поїздку, тощо. Такі висновки є доречними і для областей, які увійшли до кластеру 4, де території міст та чисельність населення ще менші, а щільність автомобільних доріг навіть більша ніж в областях кластеру 2.



*Рис. 3. Діаграма середніх значень показників для кожного кластера*

*Джерело: розроблено автором за даними [5]*

Щодо кластеру 3, то ситуація складається таким чином, що щільність доріг для такої території міст є недостатньою. Але і великої необхідності додатково створювати нові маршрути немає, через невелику затребуваність населення у перевезеннях.

**Висновки з проведеного дослідження.** З урахуванням викладеного можна зробити висновки:

- У містах України є об'єктивна необхідність розробки нової державної стратегії в галузі громадського транспорту, удосконалення його законодавчого забезпечення, системи фінансування та організації.

- Процес контрактації повинен починатися з чіткого формулювання цілей у сфері транспортного обслуговування населення, а також визначення сфери відповідальності за їх реалізацію. Стимулююче значення контрактації для перевізників має не стільки наявність контракту, скільки його фактичний зміст, насамперед терміни дії контракту, фінансові умови, ризики і т.д.

- Проведення тендерів на контрактацію має скоротити множинну кількість приватних перевізників у містах України і замінити стихійну конкуренцію на ринку пасажирських перевезень, справедливою конкуренцією за ринок.

- Подальші дослідження будуть направлені на виявлення ключових показників якості перевезень пасажирів автобусним транспортом, розробку нормативних показників та формули розрахунку інтегрального показника якості перевезення для кожного областей кожного з наведених кластерів.

### **Література:**

1. Общественный транспорт Беларуси: состояние и пути развития / Д.М. Бабицкий [и др.]; Фонд им. Фридриха Эберта. – Минск. : И. П. Логвинов, 2010. – 82 с.

2. Електронний ресурс. Доступ: [http://gazeta.zn.ua/ECONOMICS/konets\\_chas\\_tnym\\_perevozchikam\\_\\_v\\_llove\\_vvedena\\_novaya\\_shema\\_dvizheniya\\_passazirskogo\\_transporta.html](http://gazeta.zn.ua/ECONOMICS/konets_chas_tnym_perevozchikam__v_llove_vvedena_novaya_shema_dvizheniya_passazirskogo_transporta.html)

3. «Contracting in urban public transport», European Commission DG TREN, Amsterdam, 2008.

4. Regulation (EC) № 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) № 1191/69 and 1107/70 (Art. 2 (i)).

5. Транспортний комплекс Харківської області у 2011 році /статистичний збірник/ Головне управління статистики у Харківській області / за ред. М. О. Тур. – Харків. – 2012. – 97 с.

6. Електронний ресурс. Точка доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.