

УДК 656.072

Левченко Ю.Ю., інж.

Херсонський факультет ХНАДУ, м. Херсон

## АНАЛІЗ ФУНКЦІОНУВАННЯ І РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

*Проведений аналіз функціонування і розвитку пасажирського автотранспорту загального користування, запропоновані заходи щодо його реформування, розглянутий складний процес доцільності об'єднання дрібних перевізників у ефективні організаційні структури на прикладі зарубіжного досвіду.*

### **Вступ**

Функціонування та розвиток громадського транспорту району, обласного центру, великого міста, області й держави в цілому багато в чому залежить від ефективності організаційних структур управління цим видом транспорту. Велику роль у вирішенні поточних питань функціонування та проблем подальшого розвитку громадського транспорту мають відігравати концепції транспортної політики, яку виробляють законодавчі та державні органи влади. Відомо, що організаційний потенціал регіональних органів управління громадським транспортом (відповідні підрозділи Управлінь промисловості, енергетики, транспорту і зв'язку обласних держадміністрацій) вкрай обмежений, якщо обмаль фахівців [1]. Для вирішення складної транспортної задачі регіону, звісно, потрібен високий рівень менеджменту органу управління. В першу чергу це стосується адміністративної інтеграції, створення організаційної структури регіонального транспорту, використання наявної виробничої структури, побудови структури управління транспортних операторів.

**Метою** дослідження є визначення доцільності об'єднання дрібних перевізників у ефективні організаційні структури.

### **Суть і складність транспортної задачі**

На ринку надання послуг пасажирського автотранспорту одночасно функціонує велика кількість дрібних перевізників різних форм власності з тенденцією збільшення їхнього числа. У середньому на одну область України припадає 1,5-2,0 тисячі перевізників (юридичних і фізичних осіб). Така ситуація ускладнює процеси функціонування всієї інфраструктури автотранспорту загального користування, особливо щодо безпеки і якості перевезень. Занепокоєння викликає аварійність та тяжкість наслідків використання на громадському пасажирському транспорті автобусів малої місткості, а також їх незадовільний технічний стан та невідповідність конструкції автобусів встановленим вимогам безпеки. Велика кількість автобусів малої місткості на пасажирському транспорті запруджує транспортні шляхи, тим самим створює затори, що приводить до затримки рейсів в дорозі та знижує швидкість сполучень. Остання, екологічна складова діяльності транспорту, також є однією із найскладніших проблем розвитку транспортної інфраструктури. Особливо вона загострилась в останні роки через швидкі темпи автомобілізації. Інститут Головавтоінспекції, з урахуванням перевізників вантажного автотранспорту, фізично неспроможний здійснювати контроль над більш як 50 тисячами операторів пасажирського автотранспорту [1].

Одним із варіантів вирішення проблем регіонального транспорту є об'єднання зусиль регіональних органів управління і транспортних операторів, які все більше розуміють доцільність та необхідність об'єднання і потрібність саморегулювання. Виникають досить актуальні питання щодо структуризації, інтеграції, оптимізації, координації і особливо відповідальності за якість і безпеку перевезень.

Зарубіжний досвід [1-3] свідчить про тенденцію об'єднання транспортних операторів у транспортні компанії, асоціації, холдинги, корпорації, консорціуми, синдикати. Тобто здійснюється еволюційний процес переходу від поліполії (багато дрібних перевізників) до олігополії (декілька потужних операторів) з широким використанням механізму субпідряду, який дозволяє залучити дрібних ліцензованих перевізників до здійснення операційної діяльності. За умов укрупнення транспортних операторів і попередження негативних проявів монополізму велика роль відводиться механізмам конкурсу та договірних відношень між регіональними органами влади (замовниками) і перевізниками, які повинні сприяти подальшому розвитку цивілізованого конкурентного середовища. Доцільно розробити типову форму контракту (щодо її змісту) між регіональним органом управління і транспортним оператором, а також механізму періодичного контролю виконання зобов'язань сторін.

### *Доцільність об'єднання дрібних перевізників у ефективні організаційні структури на прикладі зарубіжного досвіду*

Адміністративна інтеграція передбачає, що один орган бере на себе відповідальність за громадський транспорт у межах визначеного географічного і соціально-економічного регіону на основі поєднання в одній організаційній структурі перевізників різних форм власності на добровільних засадах. Таким органом може бути не тільки синдикат, консорціум, холдинг, як транспортне управління, а й асоціація, як форма об'єднання.

Відомо, що в окремих областях та містах України створено регіональні асоціації перевізників, які об'єднані лише на членському рівні [1]. Інтеграція організаційних структур членів таких асоціацій, їхніх виробничих структур, створення структури управління та структури фінансування відсутні. Тобто ці асоціації не є виробничими і відповідальними за практичне функціонування громадського транспорту в регіоні. Якщо звернутись до змісту їхніх „конституцій” - статутів, то на першому місці виділяється майже стандартна функція - захист правових, соціальних та економічних інтересів членів асоціації. По суті вони дублюють функцію галузевих профспілок. Справді, порівняння показує, що, по-перше, їх створено за однією і тією ж ознакою - професією, по-друге, вони захищають одні й ті самі інтереси, а по-третє — фінансуються членськими внесками.

Звісно, таке паралельне існування цих двох структур не може бути визнано ефективним. Відомо, що в країнах з розвинутою економікою захист інтересів перевізників, як і інших професій, здійснюють потужні й досить впливові профспілки, а асоціації виконують виробничі функції. Звідси виникає думка, що доцільно здійснити перехід від асоціативного захисту різнобічних інтересів перевізників до створення на їхній базі регіональних виробничих асоціацій. За умов відсутнього обмеження організаційних можливостей обласних і міських держадміністрацій щодо функціонування і розвитку місцевого громадського транспорту питання інтеграції перевізників у виробничі асоціації на основі саморегулювання може стати одним з пріоритетних напрямків транспортної політики. Звісно, створення таких структур буде вимагати необхідності регулювання з боку органів влади для попередження надмірної монополізації ринку на регіональному або національному рівні. Слід відзначити, що при розгляді питання ліквідації обласних автотранспортних управлінь Мінтрансзв'язку України пропонувало цим структурам на основі взаємодії з місцевими органами влади створити виробничі структури.

З досвіду Німеччини щодо асоціативного об'єднання перевізників прикладом є регіональна компанія „Kolner Verkehrs-Betriebe AG” (Транспортне підприємство Кельна) і транспортної асоціації VRS [1]. Рівень розвитку пасажирського громадського транспорту в Німеччині визначено високим серед інших країн Західної Європи. За останнє десятиріччя минулого століття цей вид транспорту склав серйозну конкуренцію приватному автомобілю. Успіх надійного і якісного функціонування інфраструктури перевезень досягнуто

за рахунок співробітництва органів адміністрації, яка представляє інтереси населення з незалежними транспортними компаніями, які представляють інтереси пасажирів.

Як і більшість транспортних компаній Німеччини, Транспортне підприємство (KVB AG) було створено як підприємство комунального сектора муніципалітету м. Кельн. 1960 року воно ввійшло до складу акціонерного товариства „Stadtwerkekonzern Koln” разом з компанією газо-, енерго- і водопостачання. До цього часу KVB AG на 90% належить концернові Stadtwerke, а на 10% — у власності м. Кельна. На відміну від інших країн Західної Європи, у Німеччині розповсюджені муніципальні компанії Stadtwerke, які займаються наданням електроенергії, міським транспортом, водопостачанням і каналізаційними послугами. На перший погляд таке об'єднання здається незвичайним. Але воно пов'язане з наданням життєво важливих для населення послуг і підкреслює ведучу роль муніципалітетів.

Для заснування транспортної асоціації VRS відповідні органи управління створили так звані цільові асоціації з метою координації своїх інтересів. Вони стали субпідрядниками на маршрутах громадського транспорту. Муніципальні підприємства громадського транспорту у всіх районах і містах землі стали субпідрядниками щодо питань планування, організації, утримання і фінансування роботи місцевого громадського транспорту.

Фінансування транспортного сполучення по асоціації VRS рівномірно регулюється в рамках її статуту. Згідно з цим статутом кожна відповідальна ланка бере на себе баланс доходів і витрат, які входять до асоціації компаній (рис. 1).

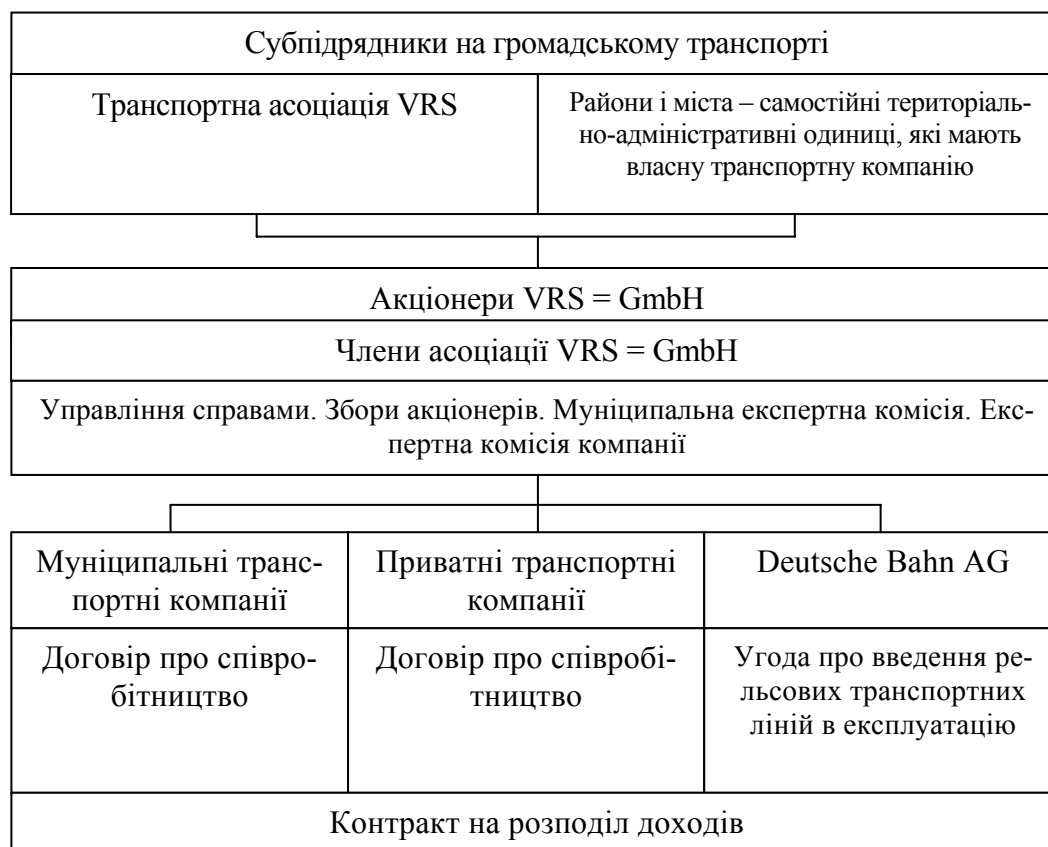


Рис. 1. Принципова схема функціонування транспортної асоціації VRS-GmbH, як об'єднання субпідрядників у сфері громадського транспорту регіону

Наведемо ще два приклади - в регіоні Іль-де-Франс (Франція) і в Мадридському регіоні (Іспанія), де громадський транспорт функціонує на засаді адміністративної інтеграції, відомий у світі високим рівнем ефективності у поєднанні операторів державної і приватної власності [2].

Регіон Іль-де-Франс включає департамент Парижу, три департаменти ближніх передмість і чотири департаменти віддалених передмість. Транспортний синдикат (управління) STIF являє собою регіональний орган, який з 2000 року об'єднує колишній Паризький транспортний синдикат STR з адміністрацією регіону Іль-де-Франс, а також включає представників держави і представників восьми департаментів регіону. Раніше регіон брав участь у фінансуванні інвестицій в інфраструктуру, але не брав участі в процесі прийняття рішень щодо організації і роботи громадського транспорту Іль-де-Франс. Тепер представники держави, з одного боку, і вибрані представники Парижу, регіону і департаментів - з іншого, порівну представлені в раді директорів STIF.

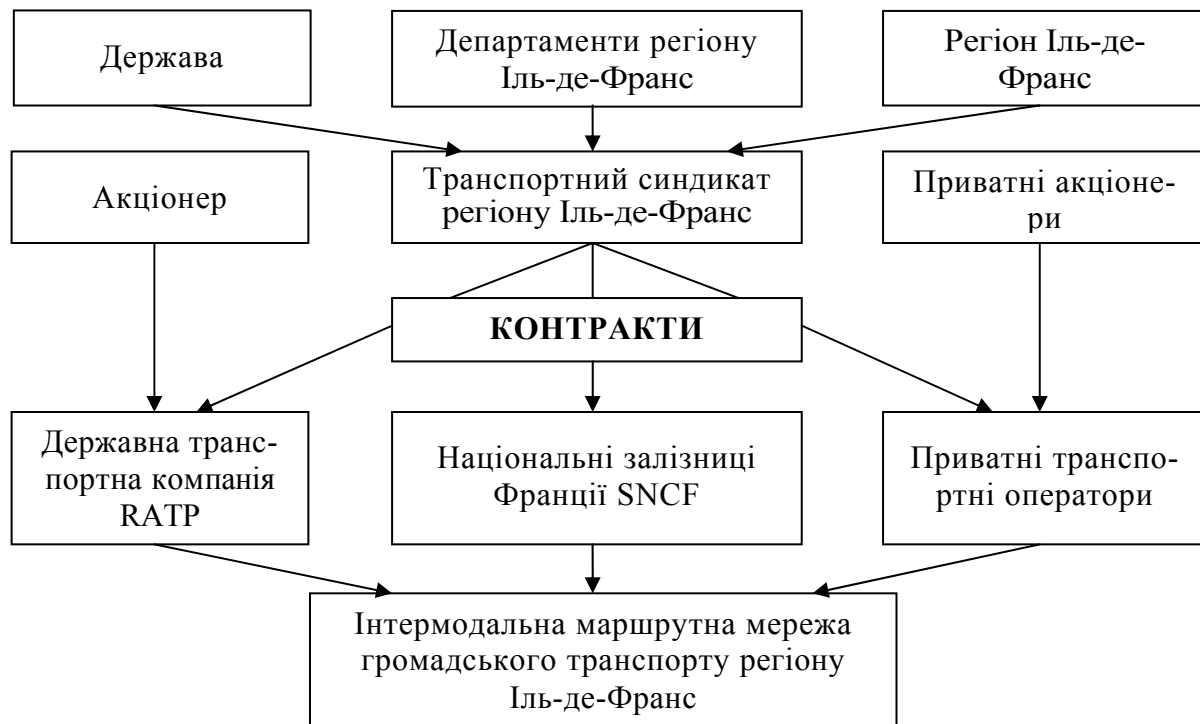


Рис. 2. Організаційна структура управління громадським транспортом в регіоні Іль-де-Франс

У державній транспортній компанії RATP роль держави чітко визначено як роль акціонера (вплив на розвиток, діяльність, результати). До цього держава виконувала тільки роль наглядача. Взаємні обов'язки між синдикатом STIF і компанією RATP врегульовано контрактом. Він визначає необхідний об'єм послуг, які будуть надаватись, та кількісні показники: вагоно- і машинокілометри за рік для наземних і підземних транспортних мереж (метрополітен, приміські автобусні лінії, паризькі автобусні лінії, лінії регіонального експресу). Контрактом визначено 22 показники якості обслуговування, методи їх оцінки та встановлено планові значення за всіма цими параметрами, а також передбачено фінансову систему стимулюючих і репресивних заходів (бонуси і штрафи).

Відповідні вимоги європейських норм і правил виключають дискримінацію приватних компаній або державних. Вони перебувають у рівних умовах конкуренції. Основа - контрактні стосунки між оператором і відповідним органом управління. У практику введено систему щоквартальних перевірок стану функціонування транспортних мереж (постійний моніторинг).

Автономна область Мадрид включає і територію колишньої Мадридської провінції [2]. З метою здійснення адміністративної, а також тарифної та інтермодальної інтеграції, у 1995 році було створено Регіональний транспортний консорціум автономної області Мадрид. Він є незалежним органом, має статус транспортного управління, перебуває в підпо-

рядкуванні Регіонального міністерства громадських споруд, міського планування і транспорту, і не є приватною акціонерною компанією.

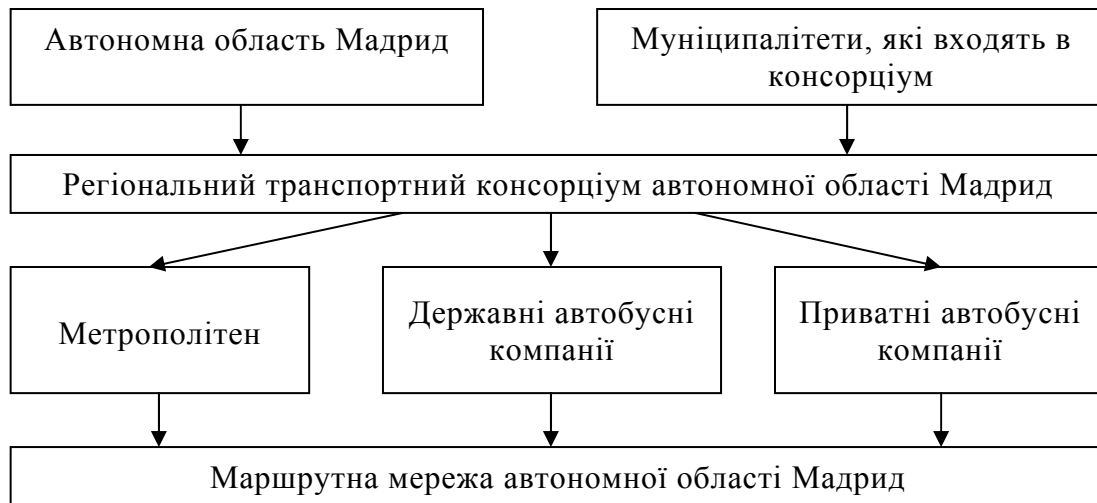


Рис. 3. Організаційна структура управління громадським транспортом в Мадридському регіоні

Державною автобусною компанією є муніципальна транспортна компанія ЕМТ, яка на 100 % власності належить муніципалітету Мадрида. Її було створено шляхом злиття ряду приватних і державних мадрридських компаній. Має парк близько 2000 автобусів, які працюють виключно в межах Мадрида (186 маршрутів) і мають виключно червоний колір кузовів.

Більшість приватних автобусних компаній працюють за концесіями на різних маршрутах на території Мадридського регіону. Частина своїх повноважень вони передали Регіональному транспортному консорціуму. Більшість із них уклали з консорціумом контракти на умовах ризику, інші - контракти на технічне обслуговування своїх автобусів. Колір кузовів автобусів приватних компаній - зелений. Крім адміністративної інтеграції, здійснено тарифну та інтермодальну (міжвидову) інтеграцію, що під силу тільки одному органу - консорціуму. Основа тарифної інтеграції - єдиний квиток (транспортна карта), що застосовується всіма операторами, робота яких координується консорціумом. Інтермодальна інтеграція передбачає ефективне функціонування пересадочних пунктів з максимально можливими зручностями вимушених розривів між етапами поїздки для пасажирів. Міжвидові пересадочні пункти розміщено не випадково, а в тих районах міста, які є „центрами тяжіння” населення. Вони є стратегічно важливими елементами транспортної інфраструктури.

У 1991 році для сприяння переходу від планової економіки до ринкової країн Центральної і Східної Європи і СНД у Лондоні було засновано Європейський банк реконструкції і розвитку. Зарубіжними експертами банку згідно сучасної ситуації в регіонах запропоновано заходи щодо реформування громадського транспорту [3] (табл. 1). Наведені оцінки, звісно, є узагальненими. Зважаючи на специфіку регіонів України, заходи щодо подальшого реформування громадського транспорту в них можуть доповнюватись на основі системного аналізу його поточного стану функціонування та розвитку.

### **Висновки**

З огляду на зарубіжний досвід об'єднання дрібних перевізників в організаційні структури є досить доцільним і ефективним. Але в регіонах України проблема управління й інтеграції всіх установ і організацій громадського транспорту залишається актуальною за

відсутністю органу координації роботи громадського транспорту. Вирішення транспортної задачі регіонів багато в чому залежить від зміни традиційних поглядів на управління громадським транспортом тільки на основі роз'єднаних адміністративно-територіальних одиниць.

Таблиця 1

## Заходи реформування громадського транспорту

Сфери	Сучасна ситуація	Типові заходи реформування
Політика	Відсутність чіткого уявлення про розвиток громадського транспорту	Погоджена і стійка транспортна політика розвитку
Організаційна база	Вертикальна інтеграція: місто встановлює тарифи та види сполучення і саме його здійснює	Чітке уявлення про задачі та відповідальність, контрактні відносини між органами управління й оператором.
Стратегічне планування	В центрі уваги - планування матеріальної бази з акцентом на розвиток мережі	Координація громадського транспорту і дорожнього будівництва, оптимізація мережі громадського транспорту
Формування бюджету	Щорічні бюджетні відрахування, відсутність прямих компенсацій за пільгові тарифи	Детальні бізнес-плани та довгострокове фінансове планування, компенсації за обслуговування груп пасажирів, які користуються пільгами
Кваліфікація кадрів	Як правило, низько кваліфіковані працівники через низьку зарплатню і погані умови праці	Навчання керівних кадрів, введення стимулюючих заходів, інвестиції в менеджмент
Ринкові сили	Як правило, обмежені	Комерціалізація транспортних підприємств, здача субпідрядів за різні види діяльності при необхідності - введення обмеженої конкуренції.

**Список літератури**

1. Могила В.А. Транспортна задача регіонів: Пошук Українського варіанту вирішення // Перевізник UA. — 2005. — № 16 — С. 9 – 11.
2. Могила В.А. Транспортна задача Київського регіону // Перевізник UA. — 2005. — № 13 — С. 7.
3. Самолов Ю.В. Регіональний автотранспорт загального користування: Проблеми організації та управління // Перевізник UA. — 2005. — № 10 — С. 3 – 6.

Стаття надійшла до редакції 07.11.06

© Левченко Ю.Ю., 2006