

Н.П. ГОРБУНОВ, канд. економ. наук, доц., НТУ «ХПИ», Харьков
И.И ПАСИКА, студент НТУ «ХПИ», Харьков

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В КРУПНОМ ГОРОДЕ

В умовах побудови ринкової моделі господарювання однією із найбільш істотних соціально-економічних проблем розвитку регіональної економіки є пошук ефективних шляхів подолання кризи у сфері суспільного пасажирського автотранспорту (ПАТ). У сучасних умовах діяльність регіональних структур ПАТ характеризується низьким, а в певних умовах негативним рівнем. При цьому сучасні трансформаційні тенденції, комплексні структурні зміни в українській економіці підкреслюють необхідність цілеспрямованого пошуку адекватних умов, що склалися, методів і механізмів керування для стимулювання розвитку цього ринку в регіонах у контексті забезпечення узгодженості, соціальної та економічної ефективності його суб'єктів господарювання.

В условиях построения рыночной модели хозяйствования одной из наиболее значимых социально-экономических проблем развития региональной экономики является поиск эффективных путей преодоления кризиса в сфере общественного пассажирского автотранспорта (ПАТ). В современных условиях деятельность региональных структур ПАТ характеризуется низким, а в ряде случаев отрицательным уровнем. При этом современные трансформационные тенденции, комплексные структурные изменения в украинской экономике актуализируют необходимость целенаправленного поиска адекватных сложившимся условиям методов и механизмов управления, стимулированию конкурентного развития данного рынка в регионах в контексте обеспечения согласованности, социальной и экономической эффективности его хозяйствующих субъектов.

Выбор Украины в пользу рыночной экономики, сделанный в начале 90-х годов, и начавшиеся реформы существенно изменили условия работы предприятий пассажирского автотранспорта и характер спроса на их услуги.

В единой транспортной системе Украины пассажирский автомобильный транспорт занимает ведущее место в обслуживании населения, оказывая существенное влияние как на эффективность экономики региона в целом, так и на реализацию ее социальных функций. Эффективность и надежность системы пассажирского автотранспорта является основным фактором социально-политической стабильности в регионе и стране. Анализ пассажирских перевозок в двух больших городах Харькове и Киеве подтверждает это.

Как видно из таблиц 1 и 2 объемы и доля перевозок пассажиров автомобильным транспортом в последнем десятилетии неуклонно растут.

Заметно улучшилось качество обслуживания населения в большинстве городов и районов Украины (как и в исследуемых городах Киеве и Харькове) благодаря созданию конкурентной среды на рынке пассажирских ав-

томобильных перевозок; теперь субъекты малого бизнеса заняли свою нишу и выполняют почти четверть маршрутных автоперевозок. Однако рост объемов предоставления транспортных услуг и доходов о реализации еще не доказывает эффективности функционирования транспорта. Наличие нерешенных проблем и прибавление новых создают миллионные убытки, и, в течение нескольких лет, делает невозможным процесс расширения воспроизводства.

Таблица 1

Динамика пассажирских перевозок по г. Киеву

| Год | Изменение объема перевозок пассажиров по видам транспорта в % к 2000 г. | | | | Общее число перевезенных пассажиров | Изменение доли перевозок пассажиров по видам транспорта | | | |
|------|---|---------|------------|--------|-------------------------------------|---|---------|------------|-------|
| | Авто | Трамвай | Троллейбус | Метро | | Авто | Трамвай | Троллейбус | Метро |
| 2000 | 100 | 100 | 100 | 100 | 1479944,5 | 27,21 | 17,91 | 20,72 | 34,16 |
| 2001 | 111,39 | 101,96 | 85,09 | 107,66 | 1524030,1 | 29,44 | 17,73 | 17,12 | 35,71 |
| 2002 | 117,78 | 79,19 | 100,84 | 113,25 | 1565958,7 | 30,29 | 13,40 | 19,75 | 36,56 |
| 2003 | 115,51 | 78,67 | 97,80 | 118,25 | 1571379,5 | 29,61 | 13,27 | 19,08 | 38,04 |
| 2004 | 133,07 | 72,73 | 93,49 | 110,50 | 1573972,9 | 34,05 | 12,25 | 18,21 | 35,49 |
| 2005 | 130,28 | 66,24 | 92,81 | 115,69 | 1569641,1 | 33,43 | 11,18 | 18,13 | 37,26 |
| 2006 | 127,96 | 64,13 | 85,30 | 121,13 | 1559233,2 | 33,06 | 10,90 | 16,77 | 39,27 |
| 2007 | 128,90 | 72,75 | 82,55 | 126,95 | 1606862,7 | 32,31 | 12,00 | 15,75 | 39,94 |
| 2008 | 143,12 | 61,30 | 87,78 | 131,33 | 1671961,8 | 34,47 | 9,72 | 16,10 | 39,71 |
| 2009 | 119,05 | 39,92 | 62,21 | 99,47 | 1278866,6 | 37,49 | 8,27 | 14,92 | 39,32 |

Таблица 2

Динамика пассажирских перевозок по г. Харьков

| Год | Изменение объема перевозок пассажиров по видам транспорта в % к 2000 г. | | | | Общее число перевезенных пассажиров | Изменение доли перевозок пассажиров по видам транспорта | | | |
|------|---|---------|------------|--------|-------------------------------------|---|---------|------------|-------|
| | Авто | Трамвай | Троллейбус | Метро | | Авто | Трамвай | Троллейбус | Метро |
| 2000 | 100 | 100 | 100 | 100 | 584494,4 | 17,49 | 20,88 | 21,75 | 39,88 |
| 2001 | 99,12 | 130,44 | 123,72 | 101,18 | 653658,3 | 15,50 | 24,36 | 24,06 | 36,08 |
| 2002 | 112,67 | 129,92 | 132,67 | 105,88 | 689204,6 | 16,71 | 23,01 | 24,47 | 35,81 |
| 2003 | 138,09 | 103,58 | 114,72 | 112,82 | 676399,7 | 20,87 | 18,69 | 21,56 | 38,88 |
| 2004 | 152,49 | 102,13 | 109,78 | 119,03 | 697539,5 | 22,35 | 17,87 | 20,01 | 39,77 |
| 2005 | 155,94 | 103,80 | 112,26 | 123,84 | 717472,6 | 22,22 | 17,66 | 19,89 | 40,23 |
| 2006 | 166,07 | 106,39 | 110,06 | 125,74 | 732631,8 | 23,17 | 17,73 | 19,10 | 40,00 |
| 2007 | 170,15 | 96,84 | 88,88 | 119,39 | 683404,3 | 25,45 | 17,30 | 16,53 | 40,72 |
| 2008 | 164,12 | 82,88 | 80,98 | 121,11 | 654161,4 | 25,65 | 15,46 | 15,74 | 43,15 |
| 2009 | 157,24 | 62,79 | 58,52 | 102,62 | 550955,9 | 29,18 | 13,91 | 13,50 | 43,41 |

В современных условиях деятельность региональных структур ПАТ (пассажирского автотранспорта) характеризуется: низким, а в ряде случаев отрицательным уровнем регулированием тарифов и неполной компенсации «выпадающих» доходов; невозможность отказа от нерентабельных видов деятельности в силу социальной направленности; ухудшением ситуации в сферах безопасности (количество ДТП за 2009г.: по г. Киеву – 62173 случая; погибших – 233 человека, по г. Харьков – 2769 и 351 соот-

ветственно) и охраны окружающей среды; недостаточной согласованностью действий органов власти различных уровней в ходе управления отраслью. Отказ от планового регулирования отрасли не способствовал повышению ее инвестиционной привлекательности в регионах Украины.

Как видно из таблиц рынок пассажирских автоперевозок столицы и Харькова опять начало лихорадить. За 2009 г., по сравнению с 2008 г., пассажиропоток по Киеву сократился на 24,07 % и по Харькову на 6,88 %. Причины, как отмечают специалисты, – неблагоприятная конъюнктура и административное давление. Как результат, частные перевозчики начали покидать рынок. Если весной 2009 г. в столице, например, обслуживанием пассажиров занимались 62 частные компании и 8 коммунальных парков, входящих в структуру КП «Киевпастранс», то по состоянию на начало ноября 2009 г. с рынка ушли минимум три компании, решившие отказаться от данного бизнеса навсегда. Сдали нервы у предпринимателей, использующих для перевозки пассажиров преимущественно арендованные автобусы: без собственной инфраструктуры, в отсутствие кредитов и оборотных средств, необходимых для ремонта и ежегодного обновления минимум 15% подвижного состава, говорить о положительной рентабельности перевозок не приходится. Напомним (см. БИЗНЕС № 22 от 01.06.09 г., стр.75, 76): в начале 2009 года коммунальщики закрыли 25 социальных маршрутов, сократили количество «социального» транспорта (т.е. работающего в обычном режиме) и перевели его в режим маршруток. По данным Валерия Липецкого, уполномоченного столичного представительства Госкомпредпринимательства, если в 2008 г. для обслуживания пассажиров в обычном режиме движения были предназначены примерно 120 маршрутов, то сейчас, по данным ГУ транспорта и связи КГГА, таковых осталось чуть больше 90. Получается, что коммунальщики начали отбирать хлеб у предпринимателей, осуществляющих маршрутные перевозки. И это при том, что, в отличие от частных извозчиков, коммунальщики ежегодно получают не менее 100 млн грн. дотаций на обслуживание льготников. По мнению экспертов, передел рынка ускорили обновленные «Условия организации и проведения конкурса на городских автобусных маршрутах общего пользования в г. Киеве», принятые решением Киевсовета № 772/1828 от 09.07.09 г. Стоит заметить (см. БИЗНЕС № 28 от 13.07.09 г., стр.68, 69), что данные Условия, принятые во исполнение одноименного Порядка, утвержденного постановлением Кабмина № 1081 от 03.12.08 г., устанавливают критерии балльной оценки претендентов на маршрут, которые ставят в неравные условия конкурентов рынка перевозок пассажиров.

Главным критерием эффективности функционирования транспорта выступает качество предоставления комплекса разносторонних транспортных услуг, которое, в свою очередь, определяется рядом факторов, в частности, наличием и состоянием основных фондов отрасли. Состояние основных производственных фондов в целом характеризуется низким уровнем

всех качественных показателей. На протяжении последних лет происходит быстрое старение фондов: коэффициент износа колеблется от 49,8 % на железнодорожном и авиатранспорте до 67,4 % – на автомобильном. Темпы поступления новых автотранспортных средств на предприятия остаются низкими. Из-за значительного физического и морального износа техническое состояние подвижного состава отрасли и транспортных предприятий близко к критическому, большая часть его подлежит списанию. Все транспортные предприятия нуждаются в реконструкции, модернизации, техническом и технологическом переоснащении, однако финансирование отрасли остается на низком уровне.

Этот далеко не полный перечень проблем говорит о необходимости выработки приоритетных направлений решения проблем организации и управления пассажирскими автомобильными перевозками, как в регионах Украины, так и в целом в государстве, особенно в преддверии Евро-2012.

Конкурентное развитие регионального сектора пассажирских автомобильных перевозок как инфраструктурное условие становления рынка в рамках мезоэкономической хозяйственной системы, обуславливает необходимость дифференцированного подхода к формам и методам регулирования конкуренции на маршрутных автоперевозках, внедрения конкурсной системы организации коммерческих перевозок, в том числе при их сочетании с «социальными» маршрутами, а также оказании транспортных услуг по государственному и муниципальному заказу.

При выработке стратегии развития регионального рынка пассажирских автоперевозок, наряду с учетом его структуры, технического, организационного и экономического состояния предприятий ПАТ, необходимо принимать во внимание уровень платежеспособного спроса в регионе, финансовые возможности консолидированных бюджетов.

Исходя из этого нами видится возможность сформулировать следующие приоритетные направления развития рынка пассажирских перевозок:

1. Разработку стратегических подходов к управлению конкурентным развитием отрасли ПАТ в регионах, которые должна предусматривать систему мер стимулирующих обеспечение мелких и средних перевозчиков необходимым подвижным составом, в частности, автобусами большой и средней вместимости; привлечение к конкурсным торгам мелких и средних эффективных перевозчиков из других регионов и муниципалитетов; приоритетную передачу в концессию маршрутов, рассчитанных на использование крупных транспортных средств, и иные меры по стимулированию развития регулярных коммерческих перевозок автобусами большой и средней вместимости.

2. На основе конкурентного анализа регионального рынка пассажирских автоперевозок по критерию экономической и социальной эффективности, определить перспективные направления развития его хозяйствующих субъектов в контексте влияния факторов, обуславливающих усиление

или ослабление конкуренции в данном секторе экономики региона.

3. Выработать меры стратегической модернизации государственного регулирования регионального рынка пассажирских автоперевозок основанные на принципах: свободного рынка, использование административного ресурса, политики консолидации, направленные на обеспечение мелких и средних предприятий ПАТ конкурентным подвижным составом, в частности, автобусами большой и средней вместимости.

4. Разработать систему оценки конкурентоспособности хозяйствующих субъектов, по критериям: рыночной доли основных видов деятельности, производственного потенциала, структуры потребительского рынка, качества оказания услуг, эффективности маркетинговой деятельности, финансово-экономического потенциала, кадровой политики.

5. Сформулировать принципы государственного регулирования конкуренции на региональном рынке пассажирских автоперевозок, в числе которых: исключение вмешательства органов государственной власти всех уровней в оперативное управление деятельностью транспортных компаний; антимонопольный контроль коммерческих тарифов в виде установления предельного уровня тарифов, не зависящего от величины социального тарифа; использование исключительно конкурсной формы привлечения предприятий к перевозкам (за исключением передачи на ограниченный срок новых маршрутов, предложенных и разработанных коммерческими перевозчиками); размещение конкурсных заказов и концессий на перевозку на короткие сроки, позволяющее сохранить конкуренцию; ограничение числа маршрутов (частей маршрутной сети), обслуживаемых только одним транспортным предприятием.

Реализация этих приоритетных направлений должна обеспечить решение основных задач субъектов, осуществляющих пассажирские перевозки:

- полное удовлетворение потребностей населения в пассажирских автомобильных перевозках;
- обеспечение высокой культуры обслуживания пассажиров и безопасности перевозок;
- эффективное использование транспортных средств и максимальное снижение транспортных расходов;
- обобщение и распространение передовых методов работы.
- Деятельность предприятий ПАТ должна осуществляться на основе Правил предусматривающих:
 - обеспечение условий для устойчивой работы и совершенствования обслуживания населения пассажирскими перевозками автомобильным транспортом;
 - доставка пассажиров в кратчайшие сроки;
 - необходимые удобства пассажирам и высокая культура их обслуживания в пути и на остановочных пунктах;

- обеспечение безопасности движения;
- эффективное использования подвижного состава пассажирского автотранспорта;
- высокая производительность труда работников, занятых пассажирскими перевозками;
- реализация мер по защите прав потребителей.

Организация пассажирских перевозок должна включать:

- систематическое изучение пассажиропотоков;
- разработку на основе материалов обследований пассажиропотоков рациональных маршрутных смен, предусматривающих при необходимости открытие новых и изменение направления существующих маршрутов, выбор типа и определение количества подвижного состава на маршрутах;
- нормирование скоростей движения автобусов;
- составление расписаний движения автобусов и графиков их выпусков на линию;
- координацию работы автомобильного транспорта с другими видами пассажирского транспорта;
- управление движением транспортных средств и оперативный контроль за регулярностью движения;
- обслуживание пассажиров на автовокзалах, автостанциях и в пути следования.

В условиях экономического роста транспорт рассматривается не только как отрасль, перевозящая грузы и людей, а, в первую очередь, как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Его устойчивое развитие является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности и национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Уровень развития транспорта страны, в конечном счете, в значительной мере определяет и уровень развития ее цивилизации. Не будет преувеличением сказать, что для Украины сегодня транспорт - это ключ к разумному использованию национальных богатств, к эффективной интеграции с мировой экономической системой.

Список литературы: 1. *Стирин И.В.* Организация и управления пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. 2. Результаты социологического опроса населения по проблемам развития общественного транспорта / Нидерландский экономический институт. – Москва-Роттердам, 2002. 3. Бизнес № 22, 01.06.09 г. – С. 75-76. 4. Бизнес № 28, 13.07.09 г. – С. 68-69. 5. Бизнес, № 46, 16-22 ноября 2009. 6. Статистичний щорічник України за 2005 рік. – К.: Видавництво «Консультант», 2006.

Поступила в редколлегию 15.09.2010.