

## **СЕКЦІЯ 4. ПОПИТ НА ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ ТА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

УДК 656.001

### **ПРОБЛЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОБУСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

#### **ISSUES ON ORGANIZATION OF TRANSPORTATION BY PASSENGER BUSES IN UKRAINE**

**Анатолій Редзюк**

*ДП «ДержавтотрансНДПроект»  
03113, м. Київ, пр. Перемоги, 57*

*It is considered the state of organization on bus transportation in Ukraine, problem analysis, a strategy for formation of the transportation system that meets the requirements of nowadays, as well as the strategy's goal, objectives and major components in their general logics.*

Обсяги пасажирських перевезень усіма видами громадського транспорту в Україні впродовж останніх 25 років суттєво зменшились, що обумовлено як економічними факторами, так і понад 15-кратним збільшенням парку легкових автомобілів. Однак питома частина автобусних перевезень зростає. Автобуси є єдиним громадським транспортом для 412 з 461 міст України та понад 96% сільських населених пунктів. У 2014 році обсяг перевезень автобусами зменшився на 8,8 % а пасажирообіг - на 7,5% у порівнянні з 2013 роком. Перевезено 2,9 млрд. пасажирів.

Нами проведено анкетування серед перевізників, фахових громадських організацій, науковців щодо причин занепаду громадського АТ з метою визначити напрямки реформування цієї галузі. Було запропоновано 30 варіантів відповідей, окремо щодо проблем держави, 25 – бізнесу, 7 – споживачів. Узагальнення анкетування було прогнозованим. Ми собі дозволили лише класифікувати проблеми на основні та похідні.

Основними проблемами громадського автомобільного транспорту є такі:

- корупція;
- інфляція, вартість пального та автобусів, кредити;
- пільговики;
- незадовільний стан доріг.

Похідні проблеми:

- нелегальні перевезення і нездорова конкуренція;
- непрозора тарифна політика та оподаткування;
- застарілий автобусний парк;
- стихійність «організація» перевезень;
- сільські перевезення;
- висока аварійність.

Методи і технології формування маршрутної мережі і транспортного обслуговування, що застосовуються в розвинених країнах, не зовсім можуть бути ефективними в країні де

основною проблемою АТ є корупція. Без вивчення та задіяння ефективних засобів проти корупції на АТ він не зможе стати ефективним, якісним і безпечним.

Розглянувши зв'язки елементів транспортної системи АТ ми прийшли до висновку, що вони мають взаємну залежність. На першому місці економіка країни і ВВП. Як ВВП впливає на автомобільний транспорт. Від ВВП на душу населення безпосередньо статистично у світі залежить питома кількість автомобілів в країні. Від ВВП залежить кількість ДТП в Україні і, відповідно, збитки, принаймні за досліджений період в 10 років. Від ВВП залежать: обсяги перевезень, якісні дороги, платіжна спроможність громадян і тарифи, віковий, інноваційний і технічний стан автобусного парку, рішучість влади щодо наведення порядку і законності у бізнесі, наповнення бюджету і соціальних фондів, дорожня і екологічна безпека, енергозаощадження, якість послуг, задоволеність громадян, потреба в сучасних автобусах і в автопромі, з рештою у науковій діяльності. Зворотній зв'язок: для того, щоб підняти економіку і ВВП необхідна, зокрема, ефективна робота системи АТ, який є частиною цієї економіки. Необхідне прогнозування, організаційні та регуляторні заходи для підвищення ефективності галузі, з урахуванням усіх факторів, що впливають на ефективність. Мабуть не потрібно удосконалювати АТ ні в політиці, ні в дисертаціях, а потрібно створювати нову систему, враховуючи її сьогоднішній стан та наявність елементів системи, що довели свою ефективність у провідних країнах.

Головна проблема з транспортними потоками це те, що ними цікавляться коли вони починають зупинятись. Що ефективніше для суспільства змінити політику містобудування і реконструкції, чи закуповувати ешелони нафтопродуктів, ТЗ, ліків для постраждалих в ДТП і від забруднення, оскільки від твердих часток, що викидає АТ в атмосферу гине, наприклад у ЄС, у 7 разів більше людей, ніж в ДТП.

Оскільки головною проблемою ми визначили корупцію, почнемо з неї. Є два варіанти. Перший: все відпустити і маршрути, і тарифи, і правила, і інспекцію. Досвід показує – буде мала громадянська війна: між перевізниками (автобуси палять регулярно), між кланами, між водіями і пасажирами. Прогнозується результат: концентрація і монополізація, причому не в окремому місті а у всій країні і через 5-7 років буде один перевізник, і це буде не держава.

Другий варіант: ринкова економіка мабуть вимагає і перевіреного на практиці ринкового законодавства. Перший Закон «Про автомобільний транспорт» народжувався в пострадянських умовах в ДержавтотрансНДІпроекті за участю народного депутата О.Д. Климпуша. До другого закону про АТ долучились бізнесмени та чиновники. Суть – політика поступок та компромісів. Третій Закон «покрощував» попередній і враховував дещо з законодавства ЄС, що подобалось операторам. Зараз розроблено інститутом проект, що повністю відповідає законодавству ЄС (15 Директив і регламентів), передбаченому Угодою про Асоціацію і розпорядженням КМУ 1160 та вносить зміни у 7 законів України. Цей проект має бути з дня на день оприлюднено на сайті МІУ. За ним йде ще три українських проекти про таксі, про внутрішні перевезення, про міжнародні перевезення.

Ситуацію ускладнює структура цього бізнесу. АТ складають 10863 перевізника пасажирів автобусами, з яких 81,2% мають від 1 до 5 автобусів, 9,2% від 6 до 10. Кількість перевізників зросла в 16,6 рази у порівнянні з 1994 роком. Кількість автобусів – 73370 од. Міжобласних маршрутів – 1631, внутрішньобласних – 13100, міських – 12380. Кількість автостанцій – 758.

Проблема взаємовідносин між автостанціями і перевізниками не вирішується 10 років.

Інші новації законодавства:

- з безпеки дорожнього руху введено вимоги щодо: створення системи управління безпекою дорожнього руху підприємствами АТ за ISO 39001 – 2012, обов'язковості

ременів безпеки, пристроїв обмеження швидкості, цифрових тахографів, нової системи технічного контролю;

- щодо конструкції КТЗ: допуск до експлуатації КТЗ - нова система схвалення типу,
- вимоги до конструкції, щодо громадян з обмеженою рухливістю, класифікація транспортних засобів (окремим законом);
- щодо перевізників: змінено умови допуску до діяльності у відповідності до регламентів ЄС 1071 -1073 замість умов ліцензування, щодо підготовки менеджерів та спеціальної підготовки водіїв;
- організація маршрутів і перевезень – Регламент ЄС 1370, договори з замовником а не дозволи. Соціально значимі перевезення. Технології проведення конкурсу, термін до 10 років. Комунальні оператори та дрібні перевізники;
- електронний квиток, диспетчеризація, GPRS на прикладі м. Києва.

Найбільша шкода для суспільства, зокрема на АТ, – невиконання законодавства, всіма – державою, перевізниками, водіями, бізнесом, органами контролю.