

УДК 629.113.004

**РОЗВИТОК СТРУКТУРИ ТА ТИПАЖУ  
АВТОБУСІВ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ТА ЄС**DEVELOPMENT OF STRUCTURE AND TYPES OF PUBLIC TRANSPORT BUSES IN  
UKRAINE AND EUROPEAN UNION**Анатолій Редзюк<sup>1</sup>, Любомир Крайник<sup>2</sup>**<sup>1</sup> ДП «ДержавтотрансНДІпроект»  
03113, м. Київ, пр. Перемоги, 57<sup>2</sup> ВАТ «Укравтобуспром»  
73026, м. Львів, вул. Персенківка, 10

*Existing structure of public transport buses in Ukraine are shown and the main directions for improving the structure and types of buses are given.*

Структура парку автобусів громадського транспорту України зазнала радикальних змін впродовж останніх 20 років і докорінно відрізняється від структур парків країн ЄС. Зокрема, із-за мінімізації відшкодувань з бюджету пільгових перевезень пасажирів та приватизації колишніх державних автобусних парків (в абсолютній більшості пострадянських та постсоціалістичних країн вони були передані у комунальну власність), за винятком м. Києва, відбулось кардинальне, у 7-10 разів зростання частки автобусів особливо малого (ОМК) та малого (МК) класів, що використовуються у режимі «маршрутне таксі» (табл. 1). Характерною особливістю існуючого парку автобусів в Україні є також надмірні терміни експлуатації, що відчутно перевищують типові для країн ЄС 10-12 річні на регулярних маршрутах громадського транспорту. Практично найстаріший парк автобусів в Європі є однією з визначальних причин найнижчого рівня безпеки перевезень, що за питомим показником жертв ДТП, віднесеного до обсягу перевезень, перевищив аналогічні показники для легкового автотранспорту. В ЄС цей показник є на порядок нижчим.

Зміщення домінуючої частки середніх – СК (8-10 м) та великих – ВК (10-12 м) автобусів, з відповідно, 15% та 48% у 1990 р. (при 7,0 % ОМК категорій М2, та 18% МК) до 71,1% власне ОМК та МК при падінні до 28 % сумарно частки СК та ВК зумовило ряд негативних факторів з точки зору загальної ефективності інфраструктури громадського транспорту країни в цілому (приведених до еквівалентного обсягу пасажирських перевезень у млн. пас.км):

- збільшення лінійних витрат палива у л/100 м, зведених до 1 пас. км, для автобусів ОМК у 2,8-3,2 рази, для автобусів МК існуючого типажу (Богдан, Еталон, ЗАЗ) – у 1,7 рази у порівнянні з типовими автобусами ВК (ЛАЗ А183, Богдан А701);

- необхідна кількість автобусів ОМК і МК для забезпечення еквівалентного обсягу перевезень у порівнянні з ВК – для автобусів ОМК орієнтовно у 6-6,3 рази, для МК – у 2,7 рази; відповідно це спричинює додаткове завантаження міських вулиць – зайнятість смуги руху при використанні еквівалентного обсягу перевезень кількості мікроавтобусів ОМК зростає орієнтовно у 3 рази, для автобусів МК відповідно у 1,6 - 1,8 рази.

Як у рамках підготовки України до чемпіонату «Євро-2012», так і у 2012 р. в рамках Державної програми активізації розвитку економіки на 2013-14 рр. були розроблені заходи щодо оновлення парку автобусів та поновлення автобусами ВК, СК та ОВК. Зокрема, на

2013 р. планувалось поповнення 4,2 тис. шт. новими автобусами вітчизняного виробництва класів СК, ВК, та ОВК, у 2014 р. – відповідно 2,8 тис. шт.

Таблиця 1. Динаміка структури парку автобусів

Класи автобусів	ОМК мікро	МК міні	СК міді	ВК максі	ОВК мега
Україна, 1980 р.	2,0	26,3	29,7	37,7	4,3
1990 р.	7,0	18,0	15,0	48,0	12,0
1999 р.	31	17	31	16	5
2012 р.	71,0		24,0	4	0,9
ФРН, 1999 р.	3	11	16	56	15
Польща, 2001 р.	10,25	10,25	35,1	31,9	22,75
Раціон. структура (Мінінфраструктури)	32,0		18	32	20
План-програма Мінінфраструктури (2013-16 рр.)	15	39	16	15	15
Проноз. етап 5	20	30	32	15	3
етап 10	15	25	35	20	5

Проведені зміни у типових умовах проведення конкурсів для отримання дозволу на регулярні пасажирські перевезення надавали перевагу автобусам ВК та СК, однозначно сприяли і перевази більш крупних (за кількістю наявних автобусів) перевізників-претендентів (в Україні, загальна кількість юридичних та фізичних осіб – перевізників що займаються громадським транспортом у 20-100 разів більша у порівнянні до еквівалентних обсягів перевезень в країнах ЄС, що обумовлює і проблемність введення типових для ЄС норм відповідальності – насамперед фінансової – перевізників за якість і безпеку перевезень, належний технічний стан автобусів, кваліфікацію персоналу і т.д.). Заплановані програми як у 2012 р., так і на 2013-14 рр, як відомо не були виконані, а стимулювання умовами конкурсів поповнення парку автобусами ВК спричинили різке зростання імпорту з ЄС вживаних 10-15 річних автобусів, що загалом ще збільшило середній вік автобусів громадського транспорту, за яким на сьогодні в Україні тільки 22-24% загальної чисельності відповідають загальноприйнятим у ЄС допустимим термінам експлуатації на регулярних маршрутах.

В умовах економічної кризи, непомірних процентних ставок кредитування, росту внутрішніх цін на паливо, а, відповідно і практично 10-кратного падіння вітчизняного виробництва нових автобусів внаслідок обвалу попиту-збуту, можна визначити ряд пріоритетних завдань щодо покращених загалом критичної ситуації:

- стимулювання органами державної влади та місцевого самоврядування створення комунальних автобусних парків з залученням дешевих кредитних ресурсів та коштів місцевих бюджетів під закупівлю нових автобусів СК та ВК вітчизняного виробництва; власне комунальні парки, насамперед у містах ЄС, є домінуючими (до 70-90%) у загальному обсязі громадських перевезень, окрім цього бюджетне фінансування цих парків є логічним і типовим у порівнянні з безповоротними витратами бюджетних коштів на компенсацію частки кредитних зобов'язань приватних перевізників;

- формування галузевої цільової програми стимулювання оновлення парку та раціоналізації його структури, в т. ч. внесення відповідних змін у ЗУ «Про автомобільний транспорт» та Постанови КМУ № 176 від 18.02.1997 та № 1081 від 03.12.2008 щодо пріоритетності надання дозволів на обслуговування маршрутів насамперед для нових (збільшення терміну дозволу до 7 років), екологічних (пріоритет норм Євро 4) та автобусів СК та ВК (насамперед для міських маршрутів) – поетапно з умов раціоналізації структури парку у середній – (етап 5, табл. 1) та довгостроковій (етап 10, табл. 1) перспективі.