

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 автомобильных 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. Харькову

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. Харькову – 2769 и 351 соответственно) 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. *Спирин 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.