

ЛОГИСТИКА

УДК 656.025.222

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АВТОПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

**В.В. Буркун, Председатель правления, ОАО «Орион-Авто»,
М.М. Максимчук, исполнительный директор,
Николаевская областная ассоциация автомобильных перевозчиков**

Аннотация. Рассмотрено состояние работы автотранспортной отрасли перевозки населения. Предложены положения и решения, повышающие организацию и технический уровень обеспечения автопассажирских перевозок. Показана научная системная детерминация услуг в автопассажирских перевозках.

Ключевые слова: автотранспорт, льготный проезд, перевозка пассажиров, ремонт, реформа, тариф, техническое обслуживание, транспортная инфраструктура.

ВДОСКОНАЛЕННЯ АВТОПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

**В.В. Буркун, Голова правління, ВАТ «Оріон-Авто»,
М.М. Максимчук, виконавчий директор,
Миколаївська обласна асоціація автомобільних перевізників**

Анотація. Розглянуто стан роботи автотранспортної галузі перевезення населення. Запропоновано положення та рішення, що підвищують організацію й технічний рівень забезпечення автопасажи́рських перевезень. Показано наукову системну детермінацію послуг в автопасажи́рських перевезеннях.

Ключові слова: автотранспорт, пільговий проїзд, перевезення пасажирів, ремонт, реформа, тариф, технічне обслуговування, транспортна інфраструктура.

IMPROVEMENT OF AUTO-PASSENGER TRANSPORTATION

**V. Burkun, Chairman of the Board of JSC «Orion Auto»,
M. Maksimchuk, The Executive Director of
Nikolaev Regional Association of Automobile Carriers**

Abstract. The work status of the auto-transport branch of passenger transportation is considered. the provisions and solutions to improve the organizational and technical level of ensuring the automobile passenger traffic is considered. the scientific system determination of services in the field of automobile passenger transportation is shown.

Key words: transport, concessionary travel, passenger transport, repair, reform, tariff, maintenance, transport infrastructure.

Введение

Автомобильный транспорт относится к первому элементу рыночной инфраструктуры и ориентирован на большое и широкое взаимодействие с товарными и пассажирскими

потоками. Являясь отраслью, потребляющей конечный продукт автомобилестроительной промышленности, инфраструктура транспорта продолжает находиться в прежнем режиме плановой экономики. Отдельные и невосомые результаты ее трансформации с

устаревшими подходами продолжают функционировать и в настоящее время. Неудовлетворительно обновляется подвижной состав, структура парка не оптимизируется, что создает проблемы в отрасли автоперевозок, автомобилестроении, в смежных с ними отраслях и в целом в экономической системе государства. Отсутствие строгих форм организации транспортного процесса, непонятная система выдачи сертификатов соответствия на оказание автотранспортных услуг практически затормозили развитие инфраструктуры отрасли.

Недостатки в пассажирских автомобильных перевозках, техническом обслуживании и ремонте автотранспортных средств возникали постепенно, вследствие отсутствия внимания к отечественным научным разработкам и мировому инновационному опыту [1]. Проблемы на рынке услуг по техническому обслуживанию автомобилей связаны, во-первых, с отсутствием легализации системных элементов рынка – фирм-перевозчиков и станций технического обслуживания автомобилей, а во-вторых, со слабым развитием соответствующей транспортной инфраструктуры и отсутствием системы с надежным разрешительно-лицензионным порядком организации пассажирских перевозок [2]. Совершенствование автотранспортных перевозок возможно при внедрении научно обоснованных новых моделей автотранспортных компаний, соблюдении баланса между спросом на транспортные услуги и предложениями по их предоставлению, прозрачности, стабильности и прогнозируемости действий органов государственной исполнительной власти. Достижение целевой эффективности совокупности решений, принимаемых в автопассажирских перевозках, является актуальной государственной проблемой.

Анализ публикаций

Деятельность по оказанию пассажирских услуг в некоторой степени регулируется законодательным полем Украины. С позиций комплексности и системности разъяснения положений и решений по составляющим транспортной инфраструктуры недостаточны и требуют дополнительной разработки нормативной базы. Многообразие отраслевых аспектов юридически закреплено в Законе Украины «Об автомобильном транспорте» [3]. Векторы развития автотранспорта, соот-

ветствующие нормам Евросоюза, показаны в Общегосударственной программе адаптации законодательства Украины к законодательству Европейского Союза [4]. Определенные в программе приоритеты достигаются только за счёт решения тактических задач по реформированию действующей системы льгот на проезд, нормирования количества поездок, обеспечения реализации механизмов свободного ценообразования на рынке автотранспортных услуг, легализации теневого сектора рынка, а также внедрения механизмов кредитования для обновления подвижного автотранспортного состава, материально-технической базы. Реформирование системы льгот, действующей на проезд в общественном транспорте общего пользования, проводится под давлением устойчивого темпа роста себестоимости автотранспортных услуг, с одной стороны, и требований действующего законодательства о социальной защите населения по обеспечению реализации права граждан на бесплатный проезд в общественном транспорте на пригородных и междугородных автобусных маршрутах общего пользования – с другой [5, 6].

Утвержденный порядок автопассажирских перевозок и его новый механизм сертификации услуг описывается нормативными документами на государственном и областном уровнях. Ряд проблемных функций по формированию маршрутной сети и определению количества автобусов и их пассажиремкости с разработкой расписания движения приведен в документе [10].

Изучение и анализ нормативных, научных и общественных публикаций позволяет говорить, что проведенное в транспортной отрасли свободное ценообразование на ресурсы и регулируемые тарифы автопассажирских перевозок нанесли окончательный удар по экономическому состоянию предприятий автомобильного транспорта. Выход из сложного финансово-технического состояния предприятий отрасли связан с разработкой системных положений детерминированного обеспечения качества автопассажирских перевозок.

Цель и постановка задачи

Целью статьи является разработка организационных, технических предложений и решений по эффективному выполнению перевозок населения на примере Николаевской

области Украины. Реализация разработки возможна при условии отработки задач анализа состояния автотранспортной перевозки пассажиров, установления положений взаимодействия перевозчиков с органами исполнительной власти и местного самоуправления, оптимизации маршрутной сети, регулирования тарифов и компенсации расходов перевозчиков на льготные перевозки пассажиров.

Совершенствование перевозок

Исследование процессов реформирования рынка пассажирских перевозок показало неоднозначность полученных результатов. Порядок организации перевозок автомобильным транспортом проводился фрагментарно, касался лишь отдельных аспектов и выполнялся без комплексного анализа проблемы. С одной стороны, перевозчики самостоятельно формируют и предлагают пассажирам соответствующие услуги, планируют доходы и определяют направления инвестиций. С другой стороны, у многих перевозчиков основная часть материально-технической базы значительно изношена, тарифы на перевозки регулируются нерыночными методами; при этом пассажиры имеют право на различные льготы по оплате проезда. Одной из главных проблем работы автотранспортных предприятий, в период с 80-х и до середины 90-х годов, кроме ресурсного обеспечения, было доведение мощности производственно-технической базы до оптимального уровня и обеспечение поддержания автотранспортных средств в технически исправном состоянии. В Николаевском регионе к разгосударствлению было представлено 19 комплексных автотранспортных предприятий (АТП). К началу проведения реформ автотранспортные предприятия в основном уже были банкротами. Превращение АТП в акционерные общества, раздача части акций своим работникам, размещение части капитала в трастовых компаниях практически не дали возможности мобилизовать финансовый ресурс на модернизацию производственно-технической базы. Вымывание оборотных средств привело к обострению социальных проблем. Скупка акций предприятий проходила на несуществующем вторичном рынке, коллективный капитал перешел в руки отдельных лиц или предприятий. К концу этого периода автомобильный транспорт практически не был готов к качественному выполнению пассажир-

ских автоперевозок. В области, как и во всей стране, созрело понимание необходимости проведения модернизации и экономических реформ в отрасли. На рынок транспортных услуг начали выходить частные перевозчики, но уже на других организационных и экономических условиях. Такое развитие событий не устраивало руководителей крупнейших комплексных автотранспортных предприятий, и в марте 1998 г. они зарегистрировали Николаевскую областную ассоциацию автомобильных перевозчиков (НОААП). В 2016 году НОААП исполнилось 18 лет, и сегодня в ее состав входят 20 крупнейших автотранспортных предприятий по перевозке пассажиров автобусами по заказу областной государственной администрации и органов местного самоуправления. Образцовыми автопредприятиями в области считаются ООО «Алан Техно», ЗАО «Автомобилист», ОДО «Орион-Авто», ООО «Николаев-Авто», частные предприятия «ТФТ», «ПИК», ЗАО «Вознесенскавтотранс», ООО «Гаджиев», ООО «ГолтаАвтотранс», которые системно проводят обновление подвижного состава автобусов, создают производственно-технические базы и имеют сертификаты ответственности услуг пассажирских перевозок и технического обслуживания автотранспортных средств. Вместе с ними по заказу облгосадминистрации, а это почти 43 % предпринимательских структур, работают перевозчики, имеющие по одному (два) транспортному средству, и только 13 % процентов перевозчиков имеют более 10 единиц транспортных средств. Тенденция дробления в последние годы усиливалась, что однозначно свидетельствовало об отсутствии механизмов и желания на местах в городах и районах создавать условия и требования к обеспечению тенденции модернизационного укрепления мощностной базы перевозчиков. Согласно статистическим показателям в 2015 году автомобильным транспортом в Николаевской области перевезено 83,2 млн пассажиров, или 61,4 % от общего количества. Одновременно физическими лицами-предпринимателями перевезено 73,2 млн пассажиров, что составляет 88,0 % от общего числа. Такой уровень присутствия маломощных перевозчиков практически исключал решение на необходимом уровне проблем безопасности перевозок, качества и надежности автотранспортных услуг. Предупреждая развитие негативных тенденций, НОААП утвердила основные направления своей деятельности

по взаимодействию с органами исполнительной власти и местного самоуправления. Для оптимизации маршрутной сети области, совершенствования сети пригородных и междугородных маршрутов в областную государственную администрацию были внесены предложения по выводу из реестра 75 маршрутов, по которым на протяжении многих лет не определены перевозчики из-за отсутствия заявок от органов местного самоуправления. Решены проблемные вопросы взаимодействия заказчиков перевозок, перевозчиков и 8 предприятий-владельцев 28 автобусных станций. В городах и поселках городского типа-районных центрах обеспечено отправление автобусов только с автобусных станций. Несмотря на принятие конкретных мер в предоставлении услуг пассажирских перевозок, экономический упадок автотранспортных предприятий продолжается и связан он с отсутствием регулирования тарифов. Автоперевозчики продолжают нести значительные убытки. Это происходит из-за стремительного, бесконтрольного роста цен на бензин, дизельное топливо, сжиженный природный газ и запасные части с начала 2014 г. вследствие прогнозируемой тенденции к росту цен в дальнейшем. В Николаевской области тарифы последний раз утверждались в июне 2011 г., тогда обобщенная фактическая средняя себестоимость составила 0,23 грн / пассажиро-километр. За период до мая 2014 года стоимость дизтоплива выросла на 55,4 %, газа – на 33,4 %, минимальная заработная плата выросла на 26,9 %. Отсутствие государственной политики в развитии автомобильного транспорта, отсутствие инициативы со стороны органов исполнительной власти в решении вопросов оптимизации тарифов на пригородном и международном сообщении приводит к тому, что регулируемый тариф не отвечает экономически обоснованной величине, при этом компенсация финансовых потерь от перевозок не предусматривается. Важным решением должно быть введение документа о профессиональной компетентности фирмы-перевозчика, что ограничило бы доступ к рынку автомобильных перевозок недобросовестных перевозчиков. Применение дерегуляции цен на автоперевозки позволило перевозчикам самостоятельно регулировать тарифы и значительно уменьшить риски получения убытков. При этом очень сложной задачей остаётся компенсация расходов перевозчиков на льготные перевозки пассажиров. Разнооб-

разие и количество категорий граждан, которым действующим законодательством установлено право на бесплатный или льготный проезд на транспорте, впечатляет. В Николаевской области 309 тыс. человек имеют право на бесплатный проезд в автомобильном транспорте общего пользования. Благодаря удачному сотрудничеству НОААП с подразделениями Департамента социальной защиты населения в 2015 г. на 100 % компенсированы расходы автотранспортных предприятий за льготные перевозки и на 70 % уменьшена задолженность, которая образовалась по состоянию на начало 2015 года. Вместе с тем этот вопрос, наряду с тарифами, остается нерешенным. Вопросу перевозки льготной категории граждан на междугородных, межобластных и международных маршрутах из года в год не уделяется достаточного внимания: не нормируется количество поездок, не применяются проездные талоны, не установлен порядок компенсации за указанные перевозки и не предусматриваются расходы для проведения выплат перевозчикам. В условиях децентрализации власти территориальные органы местного самоуправления обязаны определить перечень получателей льгот на проезд в общественном транспорте и решить вопрос, касающийся предоставления такой льготной услуги исключительно тем категориям граждан, которые действительно в ней нуждаются, с предусмотрением в соответствующих бюджетах расходов на компенсационные выплаты. С формированием новых производственных отношений на автомобильном транспорте возникла масса проблем относительно социальных гарантий работающих, выполнения безопасных перевозок и государственного регулирования в развитии автотранспорта, которые составляют стратегию с приоритетами. Достижение отмеченных предусмотренных стратегией приоритетов возможно только за счет решения тактических задач, из которых ключевыми являются: реформирование действующей системы льгот на проезд; нормирование количества поездок; обеспечение механизмов свободного ценообразования на рынке автотранспортных услуг; легализация теневого сектора рынка; внедрение механизмов кредитования для обновления материально-технической базы и подвижного состава автотранспорта; создание реестра маршрутной сети Украины и предоставление перевозчикам права предлагать открытие маршрутов и рейсов автобусов. Необходим новый закон о

транспортной системе и рынке транспортных услуг, в котором предоставление услуг будет рассмотрено системно с обеспечением детерминированного состояния отрасли. На сегодняшний день отсутствует классификация рынков автотранспортных услуг, а потому и не реализуется Закон о лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности. Отсутствие порядка в распределении рынков по территориальному признаку привело к тому, что городские и пригородные пассажирские перевозки осуществляются хаотично. Коренной вопрос данного рынка услуг – это наличие соответствующей инфраструктуры, связывающей все элементы рынка в единую систему. Указанные предложения и решения по модернизации транспортной системы направлены на повышение эффективности, экологичности, топливной экономичности работы пассажирского автотранспорта и в прямой зависимости влияют на качество обслуживания пассажиров. Предложения и решения, разработанные в результате исследования рынка автопассажирских перевозок, позволят выйти из критической ситуации, сложившейся в сфере обслуживания пассажиров автотранспортом.

Выводы

Разработаны предложения и решения по эффективному выполнению перевозок населения на примере Николаевской области Украины, которые предусматривают выполнение организационных, технологических и технических процедур на административном и эксплуатационном уровнях. Установлены

условия обработки задач по анализу состояния автотранспортных перевозок пассажиров, сформированы положения по взаимодействию перевозчиков с органами исполнительной власти и местного самоуправления. Проведена оптимизация маршрутной сети и предложено региональное регулирование тарифов с компенсацией расходов перевозчиков на льготные перевозки пассажиров. Решение главной задачи государственного регулирования в сфере деятельности автомобильного транспорта по формированию рынка его услуг достигается путем реализации единой экономической, инвестиционной, научно-технической и социальной политики.

Литература

1. Гудков В.А. Технология, организация и управление пассажирскими автобусными перевозками / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. – М.: Транспорт, 1997. – 304 с.
2. Пефтієв О.В. Дозвільно-ліцензійний порядок організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом / О.В. Пефтієв // Часопис академії адвокатури України. – 2012. – № 17 (4'2012). – С. 1–6.

Рецензент: П.Ф. Горбачев, профессор, д.т.н., ХНАДУ.

Статья поступила в редакцию 25 апреля 2016 г.