

АВТОБУСНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: ПРОБЛЕМИ ТА ЇХ ВИРІШЕННЯ

У статті було розглянуті можливі шляхи вирішення проблем, які мають місце при здійсненні автобусних перевезень, можуть бути обговорені спеціалістами та враховані в законодавчих і нормативно - правових актах стосовно автомобільного транспорту, що сприятиме подальшій стабілізації перевезень.

В статье рассмотрено возможные пути решения проблем, имеющих место при осуществлении автобусных перевозок, могут быть оговорены специалистами и учтены в законодательных и нормативно - правовых актах относительно автомобильного транспорта, что будет способствовать дальнейшей стабилизации перевозок.

In the article examined possible ways to solve problems that occur when making bus transportation can be discussed and considered experts in legislative and regulatory - legal acts concerning road transport, which will further stabilize transportation of passengers.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Поява на ринку пасажирських перевезень більше 30 тисяч суб'єктів господарювання, які для обслуговування населення задіяли понад 100 тис. автобусів на маршрутах загального користування та на виконанні разових замовлень громадян і організацій, породило ряд проблем, пов'язаних з жорсткою конкуренцією, невідповідністю якості перевезень вимогам сьогодення, неузгодженістю дій власників транспортних засобів і органів влади, надмірною опікою діяльності підприємців і, в той же час, недостатньою централізацією диспетчерського управління. Частина цих проблем була розглянута науковою спільнотою та практиками і врахована в законодавчих і нормативних актах [1, 2, 3, 4] для рішення інших буде доречна дискусія.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. У цьому дослідженні були піддані аналізу законодавчі та нормативно - правові акти і наукові публікації [1–10], які засвідчили актуальність розгляду проблем пасажирського автотранспорту.

Метою статті є розгляд шляхів вирішення проблем автобусних перевезень пасажирів на маршрутах загального користування та індивідуальних замовлень.

Виклад основного матеріалу. Зростання обсягів перевезень пасажирів зумовило необхідність залучення додаткової кількості автобусів для обслуговування маршрутів загального користування та надання послуг підприємствам, установам, організаціям і громадянам за їхніми замовленнями. В той же час розвиток пасажирського автомобільного транспорту ще не набув системного характеру, а інвестиції, головним чином приватні, вкладаються в оновлення транспортних засобів, які за місткістю не відповідають інтенсивності пасажиропотоків на маршрутах, але забезпечують швидку окупність коштів, вкладених в основні фонди. Через це відбулося насичення транспортної мережі автобусами особливо малої місткості, що працюють у режимі маршрутного таксі і, як наслідок, до зростання експлуатаційних витрат, неекономного витрачання паливних матеріалів, погіршення безпеки перевезень і загострення транспортної ситуації на дорогах. Якщо, наприклад, на міському маршруті у часи «пік» один автобус Ікарус-280 може перевезти 180 пасажирів, витративши 30,1 л палива на 100 км пробігу, то для перевезення такої ж кількості пасажирів автобусом Ікарус-542 знадобиться 10 автобусів, а витрати палива становитимуть 162 літри. Слід також зважати й на те, що 10 автобусів

спричиняють куди більше сум'яття на дорозі, ніж один, а також на ту обставину, що автобус особливо малої місткості в разі виникнення дорожнього інциденту несе значно більшу небезпеку для пасажирів, що в ньому знаходяться, порівняно з автобусом великого чи особливо великого класу.

Нагальною проблемою є необхідність покращення стану пасажирського автотранспорту, яким здійснюються перевезення пасажирів на міських і приміських маршрутах. Більшість транспортних засобів великого та особливо великого класів, яким належить обслуговувати інтенсивні пасажиропотоки, зношені, потребують підвищених витрат на ремонт, технічне обслуговування, що, врешті - ррешт, призводить до подорожчання перевезень, необхідності збільшення субвенцій на дотацію пасажирського автотранспорту загального користування, що працює у звичайному режимі руху, зниження якості транспортного обслуговування населення. Через це проблема оновлення основних фондів пасажирського автотранспорту потребує підвищеної уваги органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування і повинна вирішуватися відповідно до затвердженої ними структури парку автобусів і реалізовуватися через конкурси на пасажирські перевезення та інвестиційні проекти пасажирських перевізників.

У структурі парку пасажирських транспортних засобів для міських і приміських маршрутів основного виду перевезень зі звичайним режимом руху, повинні використовуватися автобуси з широкими проходами між сидіннями та накопичувальними площадками для пасажирів, а їхні місткість і кількість на маршруті визначатися з урахуванням державних соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування населення, якими встановлено, що в автобусі на кожному квадратному метрі вільної від сидінь площі підлоги повинно перевозитися не більше п'яти, а в перспективі, трьох пасажирів. Пасажирський перевізник, з яким укладається договір за результатами конкурсу, повинен застосовувати на маршруті автобуси, що відповідають затвердженій структурі парку, або гарантувати оновлення автобусів протягом встановленого замовником перевезень терміну.

Сьогодні на пасажирських перевезеннях задіяно як пасажирських перевізників, які мають у власності по кілька автобусів, так і тих, які мають потужну спеціалізовану виробничу базу, що, у більшості випадків, не повністю завантажена обслуговуванням власних транспортних засобів, а також мають вільні площі для стоянки автобусів під охороною від несанкціонованого доступу.

У той же час дрібні власники, які не можуть кваліфіковано обслужити власні транспортні засоби, доручають виконання цих робіт підприємствам, які не мають персоналу необхідної кваліфікації та відповідних виробничих можливостей, зберігають транспортні засоби у місцях, не захищених від несанкціонованого доступу сторонніх осіб. Крім того, попрацювавши самостійно на автобусних маршрутах, вони переконалися, що конкурувати на ринку транспортних послуг їм не під силу й потрібно об'єднуватися зі спеціалізованими автотранспортними підприємствами, здатними забезпечити належну підготовку автобусів та організувати їхню роботу на маршрутах.

Вітчизняний, а також зарубіжний досвід засвідчують, що найвища ефективність, якість і безпека перевезень пасажирів досягаються тоді, коли основні обсяги перевезень покладаються на великі пасажирські фірми різних організаційно-правових форм господарювання (підприємство, об'єднання, компанія тощо), спроможні організувати належне технічне обслуговування автобусів, забезпечити стажування, інструктаж, передрейсовий і післярейсовий

медичний огляд водіїв та здійснювати ефективне оперативне управління роботою автобусів на маршрутах, що обслуговуються ними. Дрібні приватні власники лише допомагають цим фірмам здійснювати перевезення пасажирів на маршрутах загального користування, перш за все в часи «пік», або в часи спаду пасажиропотоків заміняють великі автобуси фірм автобусами малої місткості.

Сприяти такому об'єднанню перевізників може проведення конкурсів на перевезення пасажирів не за окремим маршрутом, а за групою (пакедом) маршрутів. У цьому разі для того, щоб одержати право працювати на такій групі маршрутів, потрібно законодавчо надати право дрібним перевізникам об'єднатися зі спеціалізованим пасажирським автопідприємством і укласти із замовником перевезень багатосторонній договір.

Іншою формою залучення спеціалізованим підприємством транспортних засобів приватних власників може бути оренда автобусів з екіпажами водіїв чи без них. У разі оренди автобуса з екіпажем водіїв Цивільний кодекс України (ст. 798—805) покладає здійснення технічної експлуатації транспортного засобу на наймодавця, який несе пов'язані із цим витрати і не припиняє трудових відносин з екіпажем водіїв. Бажано, щоб механізм таких дій був передбачений Законом України «Про автомобільний транспорт» чи іншим нормативно – правовим актом.

Організація перевезень на маршрутах передбачає роботу автобусів в основному та додатковому видах перевезень. В основному виді перевезення здійснюються у звичайному, а в додатковому — у режимах маршрутного таксі та (чи) експресного руху автобусів. Порівняно із звичайним режимом, автобуси в експресному та маршрутного таксі режимах руху надають пасажиром послуги підвищеного комфорту: місця для сидіння, зупинка автобуса на вимогу, скорочення часу поїздки. Раціональне застосування цих видів перевезень дасть змогу громадянину вибрати той автобус, який його більше влаштовує як за вартістю, так і зручністю поїздки. Для цього підприємства транспорту повинні оцінити можливий попит населення на різні види перевезень або доручити цю роботу спеціалізованій організації. Слід мати на увазі, що пасажиропотоки — це реалізація можливого попиту на перевезення пасажирів на існуючому маршруті й для оцінки доцільності відкриття нового маршруту їх можна використати лише опосередковано.

Проблемним залишається питання перевезень пасажирів автобусами на маршрутах загального користування, на які органи влади та місцевого самоврядування надали право перевізникам на перевезення пасажирів, та здійснення перевезень на цих же маршрутах, як вважають перевізники, на замовлення пасажирів. Розуміння сутності цих двох видів перевезень і врахування в нормативно – правових актах сприятиме вирішенню конфліктної ситуації. Отже, характерні особливості перевезень пасажирів на маршруті загального користування:

- перевізник здійснює перевезення не сформованої заздалегідь групи пасажирів;
- пасажир не мають спільної мети поїздки: один їде на роботу, інший - на ринок;
- пасажир може увійти в автобус чи покинути його налюбій зупинці, визначеній розкладом руху;
- кожен пасажир оплачує поїздку особисто й одержує проїзний квиток.

На замовлення здійснюється перевезення організованої групи пасажирів. Для цього:

- юридична чи фізична особа формує групу пасажирів, які мають спільну мету поїздки: екскурсія, рибалка, туристична подорож тощо;

- організатор поїздки укладає з перевізником договір, за яким перевізник за плату виділяє автобус на один або кілька оборотних рейсів і здійснює перевезення організованої групи пасажирів;

- перевезення пасажирів здійснюється із закритими дверима, тобто пасажир не покидають автобус на проміжних пунктах маршруту. Після зупинки на кінцевому пункті маршруту група повертається назад тим же автобусом;

- плата не залежить від кількості пасажирів, що перевозяться автобусом, а визначається часом перебування автобуса в розпорядженні замовника та загальним пробігом автобуса. Замовник оплачує витрати перевізника в оборотному рейсі автобуса також у разі якщо пасажир не повертаються зворотним рейсом;

- перевізник, одержавши плату за перевезення організованої групи пасажирів, видає замовнику установлений законодавством документ, що засвідчує здійснення платежу. Квитки або інші розрахункові документи перевізник пасажирам не видає.

Перевезення, які мають зазначені ознаки, Цивільним кодексом України (стаття 912) віднесені до перевезень за договором чартеру, за яким одна сторона надає другій стороні за плату всю місткість в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька оборотних рейсів і здійснює перевезення пасажирів.

Отже, перевезення, які здійснюються паралельно діючим маршрутам не є перевезеннями на замовлення і, оскільки, вони користуються попитом у населення то, вірогідно, їх потрібно узаконити.

Висновки.

1. Розглянуті можливі шляхи вирішення проблем, які мають місце при здійсненні автобусних перевезень, можуть бути обговорені спеціалістами та враховані в законодавчих і нормативно - правових актах стосовно автомобільного транспорту, що сприятиме подальшій стабілізації перевезень.

Література

1. Законі України "Про автомобільний транспорт", Відомості Верховної Ради (ВВР), 2001 р, № 22, ст.105.
2. Порядок і умови організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21 січня 1998 року № 21.
3. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1998 р. № 176.
4. Тарасенко О.М., Гуца О.О. Установлення обсягів автобусних перевезень //Вісник НТУ- 2010. – Вип. 8/
5. Тарасенко О.М., Гуца О.О. Комплексне удосконалення приміських автобусних перевезень // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ – 2010. – Вип.8/
6. Доля В.К. Методы организации перевозок пассажиров в городах. Харьков: Основа, 1992
7. Яцківський Л.Ю. Міські автобусні перевезення. – К, 2003
8. Э. Деминг. Выход из кризиса. Новая парадигма управления людьми, системами и процессами. Альпина Бизнес Букс, М. – 2007 – 468 с.
9. Лайкер Джеффри Дао Toyota: 14 принципов менеджмента ведущей компании мира / . — М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. — 402 с.
10. Джорж Майкл. Бережливое производство + шесть сигм. Альпина Бизнес Букс, М. – 2007 – 360 с.
11. Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, затверджений наказом Мінтрансу від 09.02.2004 №75 і зареєстрований Мін'юстом 22 червня 2004 р. за №759/9358).