

УДК 338.47
UDC 338.47

СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖИ МІСТА З УРАХУВАННЯМ ПРОЦЕСІВ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ

Концева В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

Хоменко І.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

MAIN DIRECTIONS OF TRANSPORT NETWORK IN VIEW OF THE CITY OF CLUSTERING

Kontseva V.V, Ph.D., Natinal Trasport University, Kyiv, Ukraine

Khomenko Inna O., Ph.D., Natinal Trasport University, Kyiv, Ukraine

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ГОРОДА С УЧЕТОМ ПРОЦЕССОВ КЛАСТЕРИЗАЦИИ

Концева В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Хоменко И.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Постановка проблеми.

Однією з проблем, що загострюються у місті, є збільшення кількості транспортних засобів, потрібних для забезпечення пасажирських перевезень у пікові періоди. Нерівномірність інтенсивності пасажирських потоків протягом дня (швидкість притоку пасажирів на зупинках у пікові та поза пікові періоди змінюється у 2-4 рази) призводить до нерівномірності завантаження автобусів. Крім того, через неузгодженість міських, приміських і частково міжміських (з ближніх міст) перевезень зранку, першими рейсами, починається масове завезення не міських пасажирів у Чернігів, що створює додаткове навантаження на перевантажений міський громадський транспорт у ранковий піковий період. До того ж часто маршрутні таксі відправляються не за розкладом, а за заповненням, що стимулює штучне накопичення пасажирів і групування автобусів.

А тому необхідна розробка стратегічних орієнтирів для подальшого розвитку пасажирських перевезень у м. Чернігові, зокрема створення таких нових організаційних форм як кластери, що дозволить консолідувати зусилля і координувати дії всіх учасників процесу пасажирських перевезень.

Аналіз основних досліджень і публікацій.

Вагомий внесок в сучасне розуміння та розвиток організації і управління транспортною діяльністю належить вченим: В.П. Алферьеву, І.Д. Афанасенку, Н.В. Афанасьєвій, Г.Л. Багиеву, А.М. Гаджинському, М.П. Гордону, В.А. Гудкову, М.Е. Залмановій, К.В. Інютиній, Е.А. Кравченку, О.А. Кроллі, Л.Б. Миротину, Е.Е. Муну, Д.Т. Новикову, О.А. Новикову, Б.К. Плоткіну, О.Д. Проценку, А.М. Родникову, В.Г. Санкову, А.І. Семененку, В.И. Сергіїву, А.А. Смсхову, Д.В. Соколову, Р.Г. Соколову, І.В. Спірну, М.М. Третьякову, С.А. Уварову, М.А. Чернишеву, В.В. Щербакову та інші.

Метою статті є розробка стратегічних орієнтирів для подальшого розвитку пасажирських перевезень з урахуванням процесів кластеризації, що дозволить забезпечити підвищення якості обслуговування і безпеки перевезень пасажирів, оперативне реагування на зміни пасажиропотоків, а також значно підвищити ефективність функціонування транспортно-дорожнього комплексу міста.

Виклад основного матеріалу.

Чернігівська область має велике значення як промисловий, сільськогосподарський, транспортний, науковий та культурний регіон України. Територіально межує з Гомельською областю Республіки Білорусь, Брянською областю Російської Федерації, Київською, Полтавською та Сумською областями [1, 2, 9].

Територія області 31, 9 тис. км². Населення становить з 1088, 5 тис. осіб, які проживають у 1528 населених пунктах, з яких 45 міста та селища, 1483 – сільські населені пункти.

До складу області входить м. Чернігів – обласний центр, міста обласного значення Ніжин, Прилуки, а також 22 райони. Пасажирський автомобільний транспорт відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку Чернігівської області. На сьогоднішній день в області функціонує 516 маршрутів, на яких працює близько 2 тис. автобусів різної пасажиромісткості. Послугами

автобусного транспорту охоплено близько 98, 0 % сільських населених пунктів. До транспортного обслуговування пасажирів області залучено біля 400 перевізників різних форм власності.

Однак сфера громадського транспорту не відповідає сучасним вимогам як у технічному, так і в організаційному плані. Заходи облдержадміністрації як організатора перевезень спрямовані на оновлення рухомого складу, заміну маломісних переобладнаних з вантажних транспортних засобів на комфортні автобуси більшої місткості, дали можливість дещо покращити ситуацію та підвищити якість і безпеку перевезень пасажирів.

Через економічну кризу знизилась темпи оновлення транспортних засобів. На маршрутах області ще працює багато зношених транспортних засобів та переобладнаних з вантажних автобусів з низьким рівнем комфортності. Не всі водії мають відповідну підготовку для обслуговування пасажирів.

Поряд з розвитком дорожньої мережі області, мають місце і випадки відмови перевізників від обслуговування окремих приміських маршрутів через низьку рентабельність та незадовільний стан дорожнього покриття. Крім того, проблемним питанням залишається компенсація втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян, а також визначення реального обсягу таких втрат.

Неналагоджений систематичний збір інформації про пасажирські потоки, необхідний для планування та оптимізації маршрутів. Слабо використовуються сучасні засоби комп'ютерної техніки, зв'язку та супутникової навігації для збору і обробки інформації при плануванні маршрутів та контролю за їх функціонуванням. Все це обумовлює необхідність посилення державної організаційної складової у сфері пасажирських перевезень на рівні області.

Задоволення потреб населення у пасажирських транспортних сполученнях, більшість яких припадає на автоперевезення, має важливе соціально-економічне значення. Достатньо розвинена транспортна система є одним з важливих факторів задоволення соціальних потреб населення та створення передумов для розвитку господарського комплексу.

Вирішальну роль в організації пасажирських перевезень відіграє ефективна реалізація державної транспортної політики в галузі пасажирського автомобільного транспорту на території області, яка здійснюється через нормативно-правову і нормативно-технічну базу, удосконалення системи державного управління та державного регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємства. Вона закладає основу для вирішення завдань фінансового забезпечення окремих видів перевезень, а також повинна сприяти визначенню планів діяльності в цій галузі окремих суб'єктів підприємницької діяльності та інвесторів [3-4].

При цьому пасажирські автомобільні перевезення, які на відміну від залізничного транспорту знаходяться поза державною власністю, потребують особливої уваги і зусиль з боку державних органів, фахівців і громадських організацій.

На балансі служби автомобільних доріг в Чернігівській області станом на 01.01.2012 утримуються 7717, 1 км доріг загального користування, у т.ч. з твердим покриттям – 7227, 1 км (або 94%), ґрунтові 490, 0 км (або 6 %).

Автомобільні дороги розподіляються на:

- дороги державного значення – 1186, 5 км (або 15, 4%) від загальної протяжності;
- дороги місцевого значення – 6530, 6 км (або 84, 6%) від загальної протяжності.

З 1483 сільських населених пунктів 39 не мають під'їздів з твердим покриттям, протяжність яких складає 490, 0 км (або 7, 6%) від загальної протяжності доріг місцевого значення.

Упродовж 2012р. транспортним комплексом області перевезено 133, 7 млн. пасажирів, що на 15, 9% більше, ніж у 2011р. Обсяг виконаного пасажирообороту зріс на 10, 3% і становив 1003, 7 млн.пас.км (табл. 1).

Зменшення обсягів пасажирських перевезень допустили підприємства залізничного та водного транспорту.

Кількість поїздок автомобільним транспортом у розрахунку на 1 особу наявного населення, у середньому за рік, становила – 77 (проти 64 рік тому). Кількість маршрутів є одним із узагальнених показників, що характеризують стан забезпечення населення пасажирськими перевезеннями.

Станом на 01.01.2012 у Чернігівській області функціонувало 516 автобусних маршрутів загального користування (приміських – 309, міжміських – 159, міжобласних – 46, міжнародних – 2). Для організації пасажирських перевезень в області функціонує 32 автостанції. Відсутні автостанції у Куликівці, Носівці, Ріпках і Талалаївці, які є районними центрами. Протягом року перевозиться у середньому 70198, 1 тисяч пасажирів. Пасажирообіг складає 751, 5 млн пасажирокілометрів.

Таблиця 1 – Перевезення пасажирів за видами транспорту у 2012 році

Вид транспорту	Перевезено (відправлено)	Пасажирооборот
----------------	--------------------------	----------------

	пасажирів		млн.пас.км	у % до 2011р.
	тис. осіб	у % до 2011р.		
Автомобільним	83868, 7	119, 1	817, 4	108, 5
у т.ч. автотранспортом				
фізичних осіб-підприємців	32536, 7	112, 6	362, 8	101, 9
Тролейбусним	... ¹	116, 7	... ¹	119, 3
Залізничним	9338, 7	91, 4	... ²	...
Водним	... ¹	99, 0	... ¹	99, 5
Разом	133651, 5	115, 9	1003, 7	110, 3

¹ Інформація конфіденційна відповідно до Закону України «Про державну статистику».

² Показники обчислюються на державному рівні.

Станом на 01.01.2012 в області зареєстровано 387 ліцензіатів, які здійснюють внутрішні пасажирські перевезення. Кількість транспортних засобів, задіяних на внутрішніх пасажирських перевезеннях складає 1944 одиниці. Ринок транспортних послуг виявився привабливим для інвестицій та розвитку малого та середнього бізнесу. Придбання нового рухомого складу в основному здійснювалось приватними перевізниками за рахунок залучення кредитних ресурсів та власних коштів.

Коефіцієнт використання автобусного парку приватних перевізників складає 0, 87 – 0, 90, а продуктивність на одне автобусне місце більш ніж вдвічі вище, ніж в державних автопідприємствах. На протязі останніх двох років збільшено кількість маршрутів, проте це здійснювалось здебільшого безсистемно, без достатньої обґрунтованості, урахування транспортних потоків та рухливості населення.

Таким чином, незважаючи на певні позитивні зрушення в реорганізації пасажирських перевезень в області, недостатніми темпами здійснюється формування єдиної системи управління пасажирськими перевезеннями. Місцевими органами влади не здійснюються обстеження пасажиропотоків, наслідком чого є відсутність точних даних за типом і якістю рухомого складу і його кількості на основних напрямках перевезень, синхронізації його роботи, відсутність зведених розкладів руху тролейбусів і автобусів на транспортній мережі міста.

Зважаючи на це, з метою підвищення якості обслуговування пасажирів і ефективності пасажирських перевезень в цілому, необхідно активізувати роботу щодо завершення формування нової транспортної мережі пасажирських перевезень у місті.

Перевізники здійснюють свою діяльність по перевезенню пасажирів на приміських та міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутах загального користування відповідно до договорів, укладених з облдержадміністрацією, яка згідно з Законом України "Про автомобільний транспорт" є організатором на цих маршрутах, на підставі рішень відповідного конкурсного комітету. Кількість автобусів, які експлуатуються більше 10-ти років, становить 832 одиниці. Власною виробничою базою, яка дозволяє здійснювати необхідний комплекс послуг щодо зберігання, технічного контролю, технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, медичного обстеження водіїв тощо, в обсязі, передбаченому відповідними законодавчими та нормативними актами, володіють менше 20 відсотків перевізників.

Інші перевізники укладають договори на надання вищезгаданих послуг, у зв'язку з чим виникає питання контролю організацій, які беруть на себе відповідні зобов'язання щодо їх здатності надавати ці послуги у необхідних обсягах і з відповідною якістю [5-6, 8].

Окрім власних транспортних засобів, перевізниками при обслуговуванні маршрутів у великій кількості використовуються також залучені транспортні засоби, які належать іншим підприємствам та приватним підприємцям. Таке залучення здійснюється на підставі договорів оренди з оформленням на перевізника відповідних ліцензійних карток та тимчасових свідоцтв про реєстрацію.

Така ситуація не може бути визнана задовільною. Для її виправлення необхідно при проведенні конкурсів, за інших рівних умов, віддавати беззаперечну перевагу перевізникам, що мають достатню кількість сучасного рухомого складу та власну виробничу базу, а також укладати з ними договори на максимальний термін.

У 2012р. регулярні маршрутні пасажирські перевезення здійснювали 38 автотранспортних підприємств області й КП «Чернігівське тролейбусне управління». ПАТ «Порт Чернігів» та Чернігівський міський центр туристсько-оздоровчої та виховної роботи з дітьми і молоддю виконували

прогулянкові рейси по річці Десна. У сучасних умовах змінюється структура пасажирських перевезень. Найбільша частка припадає на автомобільний транспорт – 62, 8%, тролейбусний – 30, 2%, залізничний – 7, 0% (рис.1). Порівняно з 2011р. частка обсягів, виконаних автомобільним транспортом зросла на 1, 7 %.

За підсумками роботи пасажирського автотранспорту у 2012р. Чернігівська область посідає 18 місце серед регіонів України з перевезення пасажирів (2, 4% загального обсягу) та 25 – з пасажирообороту (1, 6%).

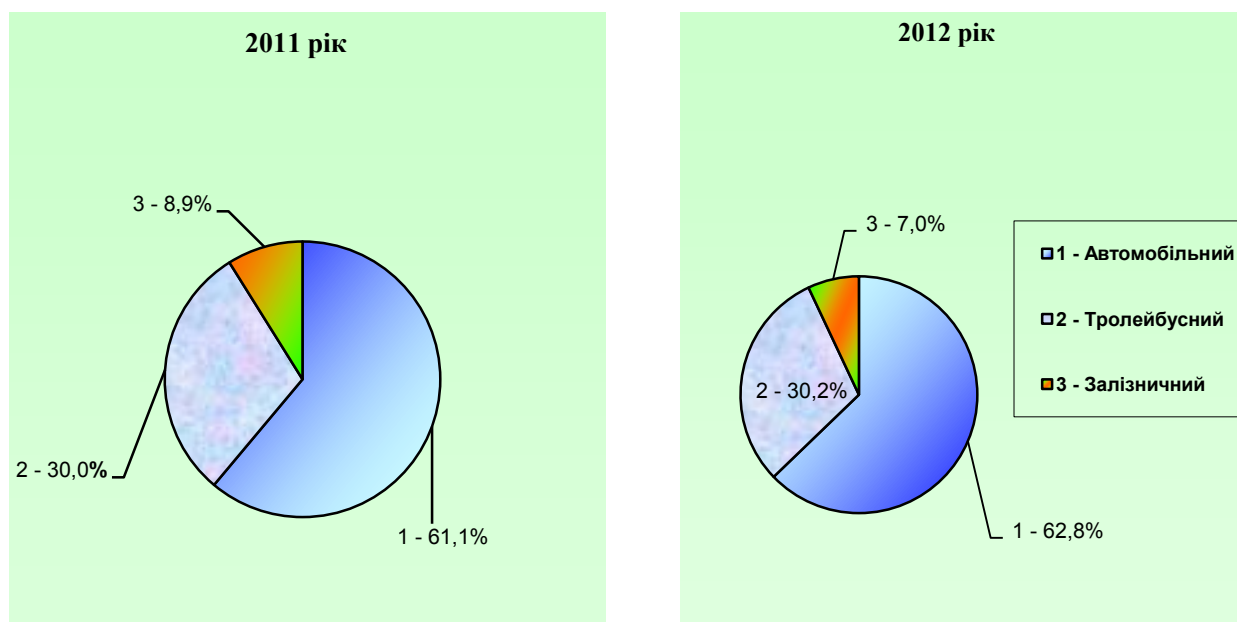


Рисунок 1 – Розподіл відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту

Послугами автомобільного транспорту, з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями, скористалися 83, 9 млн. пасажирів, що на 19, 1% більше, ніж у 2011р. Пасажирооборот зріс на 8, 5% і становив 817, 4 млн.пас.км.

За 2012р. автотранспортними підприємствами області перевезено 51, 3 млн. пасажирів, що на 23, 6% більше, ніж у 2011р. Обсяг виконаного пасажирообороту зріс на 14, 4% і становив 454, 6 млн.пас.км.

У підприємств основного виду діяльності, які виконували маршрутні пасажирські перевезення, кількість автобусів склала 698 одиниць (96, 9% рівня 2011р.).

За даними Держстату, серед регіонів України Чернігівська область посіла 11 місце з перевезення пасажирів та 17 – з пасажирообороту. Їх частка в загальнодержавному обсязі пасажирських перевезень автопідприємств за 2012р. становила 2, 8%, виконаному пасажирообороті – 1, 6%.

За обсягами пасажирських перевезень її випереджають підприємства Автономної Республіки Крим, Донецької, Запорізької, Луганської, Львівсь-кої, Одеської, Харківської, Херсонської, Черкаської областей та м.Києва. Найпотужнішими перевізниками на ринку автотранспортних послуг України були транспортники Донецької, Львівської, Одеської областей та м.Києва. Саме вони виконали 49, 6% загальнодержавного обсягу пасажирських перевезень та 47, 8% – пасажирообороту.

За видами сполучення збільшення обсягів пасажирських перевезень порівняно з 2011р. спостерігалось в обласному центрі на 32, 5%, міжміському сполученні на 8, 1%, внутрішньоміському – на 4, 4% та приміському – на 1, 7%.

Наростили обсяги пасажирських перевезень і пасажирообороту підприємства м.Чернігова і м.Ніжина, Борзнянського, Ічнянського, Корю-ківського й Сосницького районів. У той же час найбільше скорочення цих обсягів допустили транспортники Бахмацького, Менського, Семенівського й Талалаївського районів.

Найбільшу частину обсягів пасажирських перевезень у міжнародному (91, 7% загального обсягу), приміському (60, 2%) та міжміському (36, 7%) сполученнях здійснили автопідприємствами м.Чернігова. Автотранспорт обласного центру виконав 85, 6% загального обсягу пасажирських перевезень та 70, 5% пасажирообороту.

Маршрутні автобуси впродовж 2012р. здійснили 99, 7% загального обсягу пасажирських перевезень. Це на рівні 2011р. У порівнянні з 2011р. кількість пасажирів із платним проїздом зросла на

2, 7% й становила 28, 8 млн. (56, 3% маршрутних перевезень). У загальному обсязі безплатних пасажирів переважали перевезення в обласному центрі – 70, 7% та в приміському сполученні – 25, 3%. Послугами маршрутного автотранспорту області впродовж 2012р. в середньому щоденно користувалися майже 140 тис. пасажирів. У 2012р. послуги з перевезення пасажирів надавали 173 приватні перевізники, які отримали доступ до маршрутної мережі внутрішньоміського, приміського та міжміського сполучень, в їх власності знаходилося 485 автобусів загальною пасажиромісткістю 10, 4 тис. місць для сидіння.

Автотранспортом фізичних осіб-підприємців перевезено 32, 5 млн. пасажирів, пасажирооборот виконано в обсязі 362, 8 млн.пас.км. Це становить 38, 8% загального обсягу пасажирських перевезень та 44, 4% пасажирообороту області. Порівняно із 2011р. обсяги пасажирських перевезень та пасажирообороту цієї категорії перевізників зросли на 12, 6% та 1, 9% відповідно.

Питома вага пасажирських перевезень та пасажирообороту, виконаних підприємцями нашої області, становила, відповідно, 2, 0% (16 місце) та 1, 6% (19 місце) обсягів цієї категорії перевізників України. За обсягами пасажирообороту її випереджають перевізники Автономної Республіки Крим, Вінницької, Волинської, Дніпропетровської, Донецької, Житомирської, Івано-Франківської, Київської, Кіровоградської, Луганської, Миколаївської, Рівненської, Сумської, Хмельницької областей та м.Києва. За виконаним пасажирооборотом, це приблизно на рівні Сумської, Харківської областей та м.Києва.

Найбільші обсяги пасажирських перевезень (46, 9% обласного показника) виконали приватні перевізники обласного центру, 24, 0% – підприємці м.Ніжина та Ніжинського району.

Краще, ніж рік тому, працювали підприємці міст Ніжина та Прилук, а також Бахмацького, Бобровицького, Ічнянського, Куликівського й Чернігівського районів. Разом із тим, допустили скорочення цих обсягів приватні перевізники Борзнянського, Семенівського, Срібнянського й Талалаївського районів. Обсяг пасажирських перевезень приватних перевізників становить 38, 9% загального обсягу маршрутних перевезень.

У розрахунку на одну особу наявного населення впродовж 2012р. було здійснено, у середньому, 30 поїздок у маршрутних автобусах цієї категорії перевізників.

Середня відстань перевезення одного пасажирів автотранспортом фізичних осіб скоротилася на 8, 9% і становила 11, 2 км.

В обсязі пасажирських перевезень, виконаних як автотранспортними підприємствами, так і приватними перевізниками, найбільша частка (75, 2 та 43, 1% відповідно) – це перевезення в обласному центрі. У внутрішньо-міському сполученні обсяги перевезень, здійснених приватними перевізниками, перевищують у 3, 6 рази обсяги пасажирообороту автотранспорту підприємств.

Упродовж 2012р. приватні перевізники наростили обсяги пасажирських перевезень у внутрішньоміському сполученні на 29, 6%, в приміському – на 8, 3%, обласному центрі – на 6, 1%. Поряд із цим, на 7, 4% зменшились обсяги пасажирообороту у міжміському сполученні.

Міське підприємство електротранспорту – КП «Чернігівське тролейбусне управління» є найбільш соціальним перевізником у обласному центрі й перевозить пасажирів усіх пільгових категорій без обмежень (це більше 90 тис. осіб у нашому місті). Незважаючи на наявні проблеми фінансового характеру, зношеність рухомого складу – 74, 5% (79) тролейбусів експлуатуються від 15 років і більше та тільки 18, 9% (20) тролейбусів – менше 10 років, підприємство в цілому забезпечило перевезення громадян усіх пільгових категорій.

Загальний обсяг пасажирських перевезень, здійснених тролейбусним транспортом, зріс на 16, 7%, пасажирооборот – на 19, 3%. Перевезення пасажирів із платним проїздом зменшилися на 5, 8%.

Аналіз діяльності пасажирського транспорту дає можливість зробити висновок, що в цілому обсяги пасажирообороту та пасажирообороту, здійснені перевізниками області, зросли, відповідно, на 15, 9% та 10, 3%. Це відбулося, в основному, за рахунок роботи підприємств автомобільного та електро- транспорту. Автотранспортні підприємства збільшили як обсяги пасажирських перевезень, так і пасажирообороту, відповідно на 23, 6% та 14, 4%. У порівнянні з 2011р. середньооблікова кількість штатних працівників зросла на 5, 3%, або на 433 особи.

Заробітна плата одного штатного працівника транспорту за 2012р. перевищувала розмір мінімального рівня, що діяв на кінець року (1134 грн.), у 2, 7 рази. У порівнянні з 2011р. заробітна плата зросла на 11, 2% (304 грн.) проти 16, 9% (334 грн.) у цілому в області.

Робота в ринкових умовах змушує перевізників шукати шляхи зменшення витрат, максимального використання рухомого складу.

В обласному центрі практика часткових змін маршрутної мережі міста за останні роки практично себе вичерпала. Сьогодні назріло питання про необхідність перегляду всієї мережі міського громадського транспорту з урахуванням зменшення його кількості в центральній частині міста,

зменшення кількості дублюючих автобусних маршрутів. В зв'язку з чим, транспортне забезпечення мешканців міста Чернігова має покращитися.

Для більшості підприємств загальний обсяг інвестицій у 2012р. менший порівняно з минулим роком. В основному, інвестиції здійснювались на ремонт транспортних засобів. Факторами, що обмежували інвестиції були: нестача власних коштів, високі процентні ставки кредиту, недостатня прибутковість інвестицій, труднощі з отриманням довгострокових кредитів.

За підсумками результатів обстеження ділової активності підприємств за 2013р. високий рівень конкуренції з боку приватних перевізників, низький платоспроможний попит на транспортні послуги, застарілий парк транспортних засобів, нестача оборотних коштів, нерівність умов господарювання порівняно з конкурентами та високі податки заважають стабільній роботі підприємств.

Вживання підприємств пасажирського транспорту неможливе без оновлення рухомого складу для забезпечення регулярності, безпеки руху та високої якості послуг.

В результаті проведених досліджень і фактичного заміру пасажиропотоків 29 і 30 травня встановлено:

– в даний час в м. Чернігові при перевезенні пасажирів використовується звичайний режим руху та режим маршрутного таксі. Експресний режим руху не знайшов свого застосування;

– частка пасажирів, які перевозяться тролейбусами та автобусами (без маршрутних таксі) складає всього близько 70-75 % (табл. 2);

Таблиця 2 – Структура пасажиропотоків за видами транспорту

Вид транспорту	29.05.2013 р.		30.05.2013р.	
	Пасажирів, осіб	%	Пасажирів, осіб	%
Тролейбуси	100879	37, 8	90435	36, 4
Автобуси	92220	34, 5	92438	37, 3
Маршрутні таксі	73854	27, 7	65269	26, 3
Разом	266953	100	248142	100

– маршрути, на яких працюють тролейбуси та автобуси в більшості випадків є не ефективними, оскільки інтервал руху на них є досить значним і складає в середньому 25-30 хв.

– на ринку пасажирських автомобільних перевезень незначну частку займає громадський транспорт.

Такий стан справ призводить до наступного:

– ускладнюється забезпечення пільгових категорій населення перевезеннями, оскільки в режимі маршрутного таксі їх перевезення має обмеження;

– ускладнюється рух по дорогах і збільшуються шкідливі викиди в атмосферу за рахунок того, що основна маса пасажирів перевозиться великою кількістю автобусів малої місткості;

– громада міста немає ефективних важелів впливу на перевізників через відсутність підпорядкованого їй транспорту, що може призвести до спроб тиску на владу з боку приватних перевізників, що має місце останнім часом в м. Києві, та значного ускладнення організації роботи пасажирського транспорту в разі виникнення надзвичайних ситуацій, які потребують термінової евакуації населення.

Надання послуг з перевезень громадським транспортом регулюється чинним законодавством, а до сфери ремонту і технічного обслуговування автомобільного транспорту не висувається жорстких вимог. Потрібно державне регулювання такої діяльності, адже робота станцій технічного обслуговування ремонту та діагностики рухомого складу безпосередньо впливає на безпеку, якість і собівартість перевезень. Особливу небезпеку являє собою діяльність осіб, які не мають відповідного обладнання, технології, кваліфікованих виконавців для проведення цих робіт.

На сьогодні невпорядкованими залишаються роботи, що безпосередньо впливають на безпеку та якість дорожнього руху. До них належить відправлення автобусів за розкладом, диспетчерське управління і регулювання руху, контроль спорядження, інформування про стан погодних та дорожніх умов на маршруті, санітарного стану та дорожньої документації, продаж квитків пасажирам та регулювання використання пасажиромісткості автобусів.

Потребує розв'язання проблема допуску до перевезень перевізників, які самостійно не можуть забезпечити проведення технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, медичного контролю водіїв та технічного стану транспортних засобів перед виїздом на лінію.

Рішення окресленої проблеми рекомендується здійснити шляхом встановлення порядку, за якого перевізники, які самостійно не можуть забезпечити проведення технічного обслуговування та

ремонт рухомого складу, медичного контролю водіїв, для отримання ліцензії мають укласти договори на проведення зазначених робіт зі спеціалізованими та сертифікованими підприємствами, в яких наявна інфраструктура, а виробничо-технічна база забезпечує дотримання технології робіт з технічного обслуговування та поточного ремонту.

Стихійне настання ринкових відносин з 1991 р. призвело до збурення всіх сфер суспільства та матеріального і транспортного виробництва. У процесі ринкового виживання завмерло життя на більшості великих підприємств міста, натомість виникли інші сфери діяльності, що більше пристосовані до ринкових умов, нові фірми, асоціації тощо.

У процесах виробничо-соціального розпаду економіки України в цілому, її переході до ринкових відносин, значно знизилась обсяги перевезень всіх видів транспорту, особливо міського пасажирського транспорту, рухомий склад якого – автобуси та маршрутні таксі з автопідприємств було роздержавлено та приватизовано. Це призвело до повної стагнації перевезень пасажирів, бо в більшості випадків зникли як автобусні парки, так і в багатьох випадках маршрути міських автобусних перевезень і інфраструктура керування ними. Повна або часткова зупинка, розпад підприємств з великою кількістю працюючих, до яких у лічені години ранкового „піку” необхідно було доставити тисячі працюючих і після закінчення зміни доставити в зворотному напрямку потребувало докорінно змінити створювану десятиліттями схему маршрутів автобусних перевезень у м. Чернігів. Це обумовлено виникненням сотень малолюдних та розкиданих у площині міста невеликих підприємств, фірм, офісів, ринків, навчальних закладів, які не були охоплені мережею міського пасажирського транспорту.

Розпорошення автобусів серед великої кількості автовласників, в основному, колишніх водіїв та працівників автопідприємств, призвело, в подальшому, до стихійного відродження деякої частки (найбільш прибуткових та зручних для водіїв) маршрутів автобусної мережі міста. При цьому застарілі як морально, так і фізично автобуси марок ЛіАЗ, Ікарус, ЛАЗ, Газель інтенсивно замінювались мікроавтобусами Форд, Фольксваген, Мерседес, Івеко, Дельфін та ін. В переважній більшості випадків перевезення пасажирів почали здійснювалось в режимі маршрутного таксі, що дозволило в достатньо короткий термін майже ліквідувати кількісну проблему перевезень пасажирів по головних магістралях міста.

В подальшому, під тиском громади міста мережа маршрутів розширювалась і в даний час вона охоплює практично всю територію міста Чернігів. При цьому якісні показники пасажирських перевезень і визначальні показники якості обслуговування жителів та гостей міста пасажирським транспортом загального користування залишаються на достатньо низькому рівні. Вся „якість” міських маршрутних перевезень, в більшості випадків, зводиться до рівня розуміння її водіями та власниками маршрутів якомога щільніше наповнити свій автобус пасажирами. Змушуючи пасажирів користуватися переобладнаними, в багатьох випадках, з морально застарілих та відпрацьованих фізично, вантажних автофургонів виробництва країн Європи.

Фактична передача дозволів від підприємств, що стали переможцями в конкурсах на перевезення пасажирів, приватним підприємцям породила великий комплекс проблем, основними складовими частинами яких є:

економічна складова

- підприємства, які володіють належною матеріальною базою та сплачують усі види податків, стали неконкурентоспроможними до так званих “підприємств”, у яких практично немає жодних основних засобів і вся діяльність зводиться до розподілу отриманих дозволів серед приватників;
- пасажирські перевезення стали надзвичайно затратними внаслідок надмірної кількості дозволів та транспортних засобів на маршрутах, що призводить до дуже низьких показників економічної ефективності;
- підвищення економічної ефективності перевізниками досягається шляхом використання подекуди застарілих, зношених автобусів, переобладнанням вантажних мікроавтобусів з порушенням норм кількості місць, відправленням з кінцевих зупинок не за графіком, а після цілковитого наповнення пасажирами та відмовою в безкоштовному перевезенні пільговим категоріям пасажирів;
- внаслідок різкого підвищення цін на паливе і відсутності механізму компенсації втрат доходів від перевезення пільгових категорій пасажирів значно погіршується результат фінансово-господарської діяльності перевізників;
- статистичні спостереження не відповідають реальним обсягам перевезень пасажирів і не дозволяють повною мірою проаналізувати та оцінити загальні тенденції ринку автоперевезень;
- практично не видаються проїзні квитки пасажирам, внаслідок чого значна кількість готівки, яка опиняється у перевізника, не обліковується та не оподатковується;
- відсутня сучасна динамічна система регулювання тарифів на пасажирські перевезення, яка б давала змогу оперативно реагувати на зміни собівартості перевезень;

- укладення договорів на перевезення терміном до 5 років є недостатнім для окупності інвестицій у рухомий склад підприємств та їх розвиток.

організаційно-технічна складова

- використання для перевезень пасажирів переобладнаної автомобільної техніки, яка конструктивно передбачена для перевезення вантажів. У багатьох випадках сертифікат або протокол випробовувань такої техніки відсутній;

- відсутність системи підготовки та підвищення кваліфікації водіїв автобусів, дефіцит водіїв, висока плінність кадрів стала наслідком використання праці водіїв без їх працевлаштування та з недотриманням нормативного часу роботи водіїв пасажирського транспорту на лінії;

- перенасиченість транспортної мережі міста транспортними засобами малої місткості призводить до порушення «Правил перевезення пасажирів» і «Правил дорожнього руху», внаслідок чого травмуються люди. Значна доля пасажирського транспорту у загальному транспортному потоці, в багатьох випадках (до 20%), сприяє утворенню заторів, різко знижує експлуатаційну швидкість автобусів;

- використання для перевезень пасажирів автобусів малої місткості призводить до значного збільшення шкідливих викидів в навколишнє середовище на 1000 перевезених пасажирів;

- відсутність сталої, затвердженої замовником маршрутної мережі пасажирських автобусних перевезень, її організація без вивчення попиту населення на пасажирські перевезення, призводить до небажаних змін. Це не створює конкуренцію, а, навпаки, нищить уже напрацьовані схеми транспортних сполучень і має наслідком значні фінансові втрати перевізників;

- незадовільний стан автомобільних доріг в місті впливає на безпеку руху та технічний стан рухомого складу.

соціальна складова

- наслідком незадовільної професійної підготовки водіїв є низька культура обслуговування пасажирів в автобусах;

- відсутність державного замовлення на перевезення пільгових категорій пасажирів, чіткого обліку перевезених пільговиків та механізму компенсацій втрат перевізникам створює вкрай напружену ситуацію з наданням послуг цій категорії пасажирів;

- відсутність елементарних умов для відпочинку водіїв, харчування та інших санітарно-гігієнічних потреб на кінцевих зупинках;

корупційна складова

- господарська діяльність приватних підприємців з надання послуг перевезення пасажирів стала високоприбутковою, внаслідок чого ця діяльність набула значних ознак корупційно-кримінального характеру;

- сплата приватними підприємцями єдиного податку в розмірі від 100 до 200 грн. на місяць призводить до того, що практично решта коштів у перевезеннях перебуває в готівці поза будь-яким контролем, що створює корупційне середовище.

На сьогодні діючі тарифи на послугу з перевезення пасажирів на міських тролейбусних і автобусних маршрутах загального користування не відшкодовують фактичних витрат перевізників м. Чернігова. За останні три роки зросли витрати автотранспортних підприємств на запасні частини, заробітну плату, паливно-мастильні матеріали тощо. А тому, існуючі тарифи на проїзд в міському громадському пасажирському транспорті не відшкодовують повністю витрати підприємств, і як наслідок, перевізники не в змозі забезпечити надання послуг з перевезення пасажирів високої якості. У години "пік" у місті громадський пасажирський транспорт працює на маршрутах з постійними перевантаженнями, що впливає на безпеку перевезення пасажирів.

Найбільш складна ситуація склалася на комунальному підприємстві "Чернігівське тролейбусне управління" Чернігівської міської ради. Послуги комунального підприємства «Чернігівське тролейбусне управління» Чернігівської міської ради є найбільш прийнятними для більшості населення, оскільки лише міським електричним транспортом здійснюються безкоштовні перевезення громадян усіх пільгових категорій. На балансі підприємства перебуває 103 пасажирських тролейбуса, з них 85 одиниць відпрацювали нормативний термін експлуатації та підлягають списанню.

Внаслідок дефіциту фінансування протягом багатьох років оновлення рухомого складу проводилось на недостатньому рівні, підприємство змушене було прикладати значних зусиль для підтримки необхідного технічного стану транспортних засобів власними силами, але відсутність обігових коштів примушує постійно скорочувати витрати на ремонт рухомого складу та утримання матеріально-технічної бази. Суттєвий знос рухомого складу, особливо рам кузова, який складає близько 81%, вже призвів до скорочення кількості тролейбусів на маршрутах міста і закриття двох маршрутів.

Збільшення вартості запасних частин, паливно-мастильних матеріалів призвело до несвоєчасного, неякісного надання послуг з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах, тобто, до недотримання вимог Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 року № 176) і Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом (затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 року № 1735). Підприємства не в змозі забезпечити своєчасний поточний ремонт транспортних засобів та оновити рухомий склад, що необхідно для підтримання на належному рівні якості надання послуг з перевезення пасажирів.

Таким чином, існує необхідність розробити регуляторний акт, прийняття якого дасть змогу стабілізувати роботу перевізників, що зайняті у сфері пасажирських перевезень, та забезпечити регулярність руху тролейбусів і автобусів на міських маршрутах, підвищить якість надання послуг з перевезень пасажирів.

Для вирішення питання узгодженості витрат і надходжень, а також підвищення якості перевезення пасажирів на міських тролейбусних і автобусних маршрутах загального користування можливі такі способи:

1. Застосування діючих тарифів на послугу з перевезення пасажирів на міських тролейбусних і автобусних маршрутах загального користування, автобуси на яких працюють у звичайному режимі руху.

Спосіб не є прийнятним у зв'язку з тим, що діючі тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських тролейбусних і автобусних маршрутах загального користування, що працюють у звичайному режимі руху, не відшкодовують у повному обсязі економічно обґрунтованих витрат суб'єктів господарювання, які надають зазначені послуги на території міста.

2. Врегулювання питання шляхом відшкодування міським бюджетом різниці між діючими тарифами та економічно обґрунтованими витратами на їх надання.

Спосіб не є прийнятним у зв'язку з тим, що кошти на компенсування перевізникам різниці між діючими тарифами та економічно обґрунтованими витратами у бюджеті м. Чернігова не передбачені.

3. Прийняття нових тарифів на основі економічно обґрунтованих показників.

Спосіб є прийнятним, так як він задовольняє інтереси суб'єктів господарювання, що надають послуги з перевезення пасажирів на міських тролейбусних і автобусних маршрутах загального користування на території міста і дозволяє органу місцевого самоврядування у визначений законодавством спосіб досягти цілей регулювання. Враховуючи, що можливість надання послуг з перевезення пасажирів на маршрутах загального користування відбуватиметься із залученням до цих перевезень широкого кола як юридичних осіб – підприємств, так і фізичних осіб-підприємців, запропоноване рішення є найбільш прийнятним.

Господарським кодексом України визначено, що господарська діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва здійснюється з метою одержання економічних і соціальних результатів та з метою одержання прибутку. Вартість разових квитків на основі економічно обґрунтованих показників для проїзду у тролейбусах, автобусах та маршрутних таксі забезпечуватиме суб'єктам господарювання відшкодування фактичних витрат, а також фінансову самодостатність, ремонт і оновлення рухомого складу, стабілізацію роботи міського пасажирського транспорту, підвищення безпеки пасажирських перевезень, своєчасність виплати заробітної плати працівникам. Порівняльна характеристика вигод і витрат від регулювання тарифів наведена у табл. 3.

Таблиця 3 – Аналіз вигод і витрат від регулювання тарифів на транспорті

Назва категорії	Вигоди	Витрати
Органи влади	Вирішення питання якісного та стабільно-регулярного надання послуг з перевезення пасажирів на міських тролейбусних і автобусних маршрутах Зменшення звернень громадян щодо якості наданих послуг.	Додаткових витрат не передбачається.
Суб'єкти господарювання	Стабілізація роботи трудових колективів перевізників, які задіяні у сфері пасажирських перевезень, та покращання якості надання послуг з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах.	Додаткових витрат не передбачається.
Населення	Забезпечення необхідних обсягів перевезень пасажирів в тролейбусах і автобусах. Вартість проїзду в автобусах, що працюють у режимі маршрутного таксі не змінюється.	Збільшення вартості проїзду в тролейбусах і автобусах, що

		працюють у звичайному режимі.
--	--	-------------------------------

Регулювання тарифів дозволяє отримати наступні результати:

- підтримувати належний рівень безпеки руху та пасажирів;
- забезпечення необхідних обсягів перевезень пасажирів;
- забезпечення безперервного випуску на маршрути рухомого складу;
- обмеження монополізму на ринку транспортних послуг;
- відшкодування перевізнику фактичних витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів;
- гарантування надійності транспортного забезпечення.

Ефективність контролю за роботою автоперевізників, безпекою перевезень пасажирів і вантажів, якістю послуг з перевезення залежить від злагодженої роботи контролюючих органів та постійного перегляду та вдосконалення нормативно-правової бази в сфері автотранспорту.

Процес управління пасажирськими перевезеннями залежить від таких складових як види перевезень, технічний стан транспортних засобів і безпеки перевезень. Автобусний транспорт найбільш розповсюджений завдяки його маневреності й великій провізній здатності. У цілому автобусами перевозиться більше 60% усіх пасажирів.

Організація пасажирських перевезень – це не тільки транспортні засоби, автобуси і тролейбуси, але це і стан доріг і зупинок, дорожні знаки, місця розворотів громадського транспорту, світлофори, пішохідні переходи та інше. Тому виконавчим комітетом Чернігівської міської ради були поставлені завдання не тільки перед управлінням транспорту й зв'язку та перевізниками, але й перед управлінням житлово-комунального господарства, міським дорожним управлінням, УДАІ УМВС України в Чернігівській області. Отже, впродовж 2012р. відповідними службами виконано ряд заходів із питань проведення ремонтно-будівельних робіт проїзної частини окремих вулиць, нанесення дорожньої розмітки, встановлення дорожніх знаків, пристроїв примусового зниження швидкості.

За даними Служби автомобільних доріг у Чернігівській області, у 2012р. на дорожні роботи спрямовано коштів у сумі 148, 6 млн.грн. (у 2011р. – 290, 2 млн.грн.), з них 142, 2 млн.грн (95, 7%) – на ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування і тільки 6, 4 млн.грн. (4, 3%) – на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг.

Одним із головних критеріїв роботи пасажирського автотранспорту є його надійність і безпека.

За даними УДАІ УМВС України в Чернігівській області, упродовж 2012р. зареєстровано 2951 дорожньо-транспортна пригода (у 2011р. – 3007), в яких загинуло 143 особи й 723 поранено (у 2011р. – 120 та 765 відповідно).

Через недостатнє фінансування в 2012р. в обласному центрі не виконана програма по установці світлофорів. Упродовж 2012р. в маршрутну мережу обласного центру внесені незначні зміни. За проханням мешканців міста перенесені кінцеві зупинки автобусів маршрутів №30 та 33, що дозволило поліпшити транспортне сполучення по вул. Кільцевій. Таким чином, вдалося вирішити питання підвезення пасажирів до садових товариств, гаражних кооперативів, розташованих по цій вулиці, забезпечити стабільне пряме сполучення між ЗАЗом, обласною лікарнею, підприємствами, розташованими по вулицях Любченко і Тичини з районами Олександрівка і вулицею Рокоссовського.

У 2013р. заплановано відкриття руху транспорту по вул.Войкова, що дозволить більш повно охопити громадським транспортом вулиці Старобілоуська і Комінтерну. У обласному центрі існує потреба у будівництві тролейбусної лінії по вул.50 років ВЛКСМ, яка дасть змогу сполучити прямими тролейбусними маршрутами великі житлові мікрорайони вулиць Рокоссовського та Незалежності.

Реалізація основних напрямів розвитку пасажирського транспорту здійснюється через удосконалення механізмів наявної нормативно-правової бази та на основі рішень органів державної влади та місцевого самоврядування і громадськості, спрямованих на регулювання пасажирських перевезень.

По-перше, основна маса перевезень пасажирів на маршрутах загального користування здійснюється в режимі маршрутного таксі автобусами малої та середньої місткості, що не дає можливості забезпечити повної потреби у цих перевезеннях, особливо віддалених районів міста.

По-друге, рівень задоволення потреб пасажирів у громадському транспорті істотно залежить від кількості потрібних рейсів у „часи пік”. Для повнішого і глибшого аналізу функціонування пасажирських перевезень м. Чернігові потрібно провести більш повний збір необхідної інформації та її аналітичне опрацювання.

По-третє, ключові питання, які визначають економічні основи функціонування громадського транспорту, і досі законодавчо не врегульовані. Це стосується запровадження ефективних механізмів повернення відшкодувань за перевезення пасажирів пільгових категорій та низки інших відмінностей,

які ставлять перевізників у різні умови господарювання, що істотно перешкоджає створенню ефективної та збалансованої системи пасажирських перевезень.

У перевезеннях пільгових категорій пасажирів, з одного боку, законодавством передбачене безкоштовне перевезення пасажирів цих категорій з компенсацією витрат перевізників за рахунок державного бюджету, з іншого – відсутність потрібних для такої компенсації коштів. Весь тягар таких перевезень лягає на перевізників. Таку ситуацію важко назвати соціально справедливою.

Зняти напругу у цій сфері можна шляхом запровадження поняття мінімального гарантованого рівня пасажирських перевезень пільгових категорій пасажирів.

На підставі соціологічних досліджень доцільно сформулювати потребу у пільгових перевезеннях та розрахувати вартість такого своєрідного „споживчого кошика”. Шляхом розрахунків визначити необхідну суму компенсації перевізникам. Ці кошти мають передбачатися у державному та відповідно міському бюджетах.

Відсутність таких розрахунків та чіткого обліку перевезених пільговиків призвело до відсутності фінансування як з державного, так і з місцевих бюджетів. Тому як тимчасовий захід формування гарантованого рівня може відбуватись у такий спосіб:

- кожен перевізник на конкурсний комітет у своїх пропозиціях подає зобов'язання перевезти визначену ним кількість пільговиків своїм коштом (замість відсотка місць, передбачених в автобусах);

- органами самоврядування та державного управління доводиться рівень компенсації з бюджетів на досягнення цієї мети;

- конкурсним комітетом узагальнюються пропозиції переможців і виводиться загальна кількість пільгових категорій пасажирів, яка оплачується перевізниками, та розраховується кількість поїздок, що компенсуються з бюджету;

- на цю кількість поїздок випускаються квитки і поширюються серед пільговиків; кожен перевізник щоквартально звітує за перевезення пільговиків квитками, отриманими його водіями;

- виплату державної компенсації перевізникам проводити після подання звітності про виконання ними власних зобов'язань щодо перевезення пільговиків.

Запровадження такого механізму дасть змогу чітко визначити розмір компенсації та опрацювати механізми обліку перевезень пільгових категорій пасажирів та поставити перед Урядом України та перед місцевими радами питання про повну компенсацію забезпечення мінімального гарантованого рівня пасажирських перевезень пільгових категорій пасажирів.

Базуючись на даних дослідження можна стверджувати, що ефективними транспортними засобами будуть:

- на магістральних та допоміжних маршрутах – автобуси великої та середньої місткості;

- на маршрутах підвищеного комфорту та місцевих маршрутах – автобуси середньої місткості та мікроавтобуси.

При виборі і обґрунтуванні основної мережі міського автобусного сполучення в режимі загального користування ми керувалися такими вимогами. Основні пункти транспортного тягіння і масового скупчення пасажирів пов'язуються між собою найкоротшими напрямками. Маршрути повинні забезпечувати безпересадочні поїздки пасажирів на основних напрямках проходження.

Вирішення цих задач пропонується шляхом створення муніципального пасажирського автотранспортного підприємства, яке взяло б на себе, в першу чергу, перевезення пасажирів на основних та допоміжних маршрутах автобусами великої та середньої місткості.

Міське автобусне сполучення має бути спрямованим на те, щоб із скороченням соціальних, економічних та екологічних витрат задовольняти існуючі пасажиропотоки у просторі й часі.

В умовах ринкових відносин, коли в конкурентне суперництво вступають різні форми власності, важливим є побудова транспортного процесу таким чином, коли він відповідатиме вимогам усіх його учасників, тобто щоб він функціонував за концепцією соціально-етичного маркетингу. Згідно з даною концепцією, пасажир зацікавлений в наданні послуг від автобусного обслуговування, що виявляється у комфорті перевезень, нижчій вартості та мінімальному часу пересування. Одночасно власники автотранспортних підприємств піклуються відносно вищих грошових прибутків, а суспільство, в цілому, завжди стурбоване станом і збереженням навколишнього середовища.

З огляду на значний вплив міжзупинкової відстані на експлуатаційні характеристики роботи автобусів, надалі є доцільним встановити місту застосування різних режимів роботи автобусів на маршрутах.

Аналіз показує, що зі збільшенням місткості автобуса, працюючого в режимі маршрутного таксі, настає момент, коли його використання погіршує рівень транспортного обслуговування з погляду пасажирів.

У результаті виконаного дослідження встановлено, що в режимі маршрутного таксі доцільно використовувати автобуси загальною місткістю менше 30 пасажирів. Доцільність використання

автобусів більшої місткості для таких перевезень вимагає додаткових досліджень у конкретних умовах роботи, тому що можливе зменшення провізної спроможності автобусів на маршруті. Компенсація цього зменшення потребує випуску на маршрут додаткових автобусів, що підвищить інтенсивність руху і загострить наявні проблеми.

Впровадженими заходами має досягатися ефективне використання місткості автобусів, а також оптимізація розмірів і структури рухомого складу для різних маршрутів. Значна увага в наших дослідженнях приділяється розробкам, спрямованим на задоволення вимог екологічної безпеки міста з тим, щоб знизити шкідливі викиди автобусів, покращити організацію їх роботи на маршрутах міста [6-9].

Пріоритети розвитку пасажирського автомобільного транспорту з урахуванням процесів кластеризації:

• підвищення безпеки дорожнього руху шляхом:

– контроль за дотриманням вимог законодавства і посилення вимог до перевізників громадського транспорту та щодо безпеки перевезень та організації пасажирських автоперевезень;

– удосконалення системи контролю за використанням робочого часу, відпочинку та медичного обстеження водіїв;

– зміна системи та посилення вимог щодо допуску транспортних засобів до участі в дорожньому русі, періодичного технічного контролю та технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів;

– забезпечити централізоване зберігання на площадках, що охороняються, рухомого складу приватних перевізників і своєчасну доставку водіїв до місця роботи, до початку робочої зміни і додому – по завершенні робочого дня;

– забезпечити ефективну систему технічного й медичного контролю, що виключає виїзд на лінію технічно несправних транспортних засобів або водіїв, що мають обмеження за станом здоров'я;

– забезпечити високу якість інструментального технічного обслуговування пасажирського рухомого складу на підприємствах, що пройшли державну сертифікацію;

– технологічними методами забезпечити зниження рівня екологічного забруднення навколишнього природного середовища;

– відповідно до вимог законодавства про організацію пасажирських перевезень замовникам транспортного процесу розробити й затвердити єдині паспорти окремих маршрутів і маршрутної мережі в цілому;

– погодити й затвердити розклад руху автобусів на окремих маршрутах і маршрутній мережі в цілому, з урахуванням зміни транспортних і пасажирських потоків за часом доби й пори року (сезонні коливання);

– забезпечити ефективний контроль за дотриманням законодавства в області організації праці водіїв.

• забезпечення ефективності діяльності пасажирського автомобільного транспорту шляхом:

– створення нових організаційних форм співпраці – транспортних кластерів, що забезпечить новий рівень державно-приватного партнерства;

– інвентаризації мережі автобусних маршрутів загального користування, автомобільних доріг та транспортної інфраструктури м.Чернігова;

– вивчення пасажиропотоків, обґрунтування доцільності відкриття (закриття) автобусних маршрутів (рейсів);

– вирішення питання організації перевезень мешканців міста Чернігова до садово-городніх ділянок та жителів населених пунктів, розташованих у безпосередній близькості біля обласного центру шляхом узгодження мереж міських та приміських автобусних маршрутів загального користування Чернігівського районів;

– забезпечення виконання Програми стабілізації і розвитку міського електричного транспорту м.Чернігова на 2007-2015 роки, затвердженої рішенням шістнадцятої сесії п'ятого скликання Чернігівської міської ради від 25 квітня 2007 року;

– оновлення рухомого складу та оптимізація його структури згідно із строком експлуатації, призначенням, пасажиромісткістю, пристосованістю для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями;

– оновлення рухомого складу, задіяного на автобусних маршрутах загального користування, разом із заміною автобусів малої місткості на транспортні засоби середньої і великої місткості та поступового виведення з використання на зазначених маршрутах автобусів, що переобладнані з транспортних засобів, які призначались для виконання інших функцій;

- опрацювання можливості компенсації перевізникам збитків за рахунок запровадження окремої субвенції (дотації) з бюджету при обслуговуванні соціально важливих автобусних маршрутів та на міському електротранспорті;

- посилення контролю за дотриманням автомобільними перевізниками різних форм власності вимог законодавства щодо організації пасажирських автоперевезень;

- активізації роботи із широким залученням контролюючих органів та силових структур по детінізації діяльності пасажирських автоперевізників;

- забезпечення максимальної прозорості процесу організації пасажирських перевезень на маршрутах;

- широкого залучення громадських організацій та об'єднань до процесу управління та організації перевезення пасажирів автомобільним транспортом, зокрема, проведення конкурсів на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, відпрацювання механізму їх залучення до роботи конкурсного комітету по визначенню перевізників на зазначених маршрутах;

- встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу у відповідності до реальних витрат;

- формування єдиного координаційно-логістичного центру кластеру, який здійснюватиме оперативне управління перевезеннями пасажирів, і відповідатиме за якість транспортного процесу згідно затвердженої транспортної мережі міста.

- **забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг шляхом:**

- будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг;

- здійснення заходів щодо підвищення рівня фінансового забезпечення розвитку дорожнього господарства;

- здійснення заходів з врахуванням аналізу причин ДТП щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на особливо небезпечних ділянках автомобільних доріг;

- привести обладнання маршрутів та інфраструктури у відповідність із вимогами законодавства у сфері організації пасажирських перевезень;

- оптимізувати пропускну спроможність вулиць і магістралей шляхом їхньої модернізації, з урахуванням величини транспортних потоків і переважних напрямків руху особистого й суспільного вантажного й пасажирського транспорту.

- **забезпечення надання послуг за економічно обґрунтованими тарифами шляхом:**

- розробити й затвердити систему гнучкої тарифікації в області пасажирських перевезень, що враховує зміни в економіці й захищає інтереси перевізників і пасажирів;

- впровадження сучасних систем управління, обліку та контролю в системі автобусних пасажирських перевезень;

- забезпечити поточний збір інформації про пасажирські потоки на маршрутах міста з використанням автоматизованої системи продажу квитків.

- запровадити автоматизовану систему контролю за рухом міського транспорту на маршрутах з використанням засобів GPS.

- **захист навколишнього середовища:**

- підвищення вимог до підприємств автомобільного транспорту, сервісних і паливозаправних станцій із забезпечення захисту навколишнього природного середовища від шкідливих виробничих впливів;

- розробка механізму підвищення відповідальності за реалізацію неякісних паливномастильних матеріалів;

- проектування, виготовлення й установка каталізаторів вихлопних газів на автотранспортні засоби, що виконують вантажні і пасажирські перевезення в населених пунктах;

- розробка і впровадження шумопоглинальних екранів в місцях концентрації транспортних засобів;

- забезпечити механізм підвищення відповідальності за забруднення навколишнього природного середовища продуктами нафтохімії;

- розробка і впровадження механізму утилізації вузлів і деталей автомобілів, що вичерпали свій ресурс і не підлягають відновленню, створення підприємств, здійснюючих рекуперацію відходів.

Висновки.

Узагальнюючи результати досліджень необхідно відзначити, що при організації міських пасажирських перевезень, з достатньою для інженерних розрахунків точністю, можна не враховувати розходження в швидкісних властивостях автобусів, так як характеристики маршрутів мають у кілька разів більший вплив на значення експлуатаційних показників.

Аналіз свідчить, що вибір автобуса для роботи в місті, за інших рівних умов, доцільно виконувати на основі характеристик паливної економічності. У зв'язку з ефективнішим використанням палива автобусами більшої місткості виникає питання про раціональну структуру міського

пасажи́рського транспорту, яка дозволяла б максимально ефективно використовувати автобуси великої місткості.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Аулін В.В., Голуб Д.В. Стан структури та основні напрямки розвитку пасажирського транспорту загального користування в м. Кіровограді / В.В. Аулін, Д.В. Голуб // Збірник наукових праць Кіровоградського національного технічного університету.- Вип. 18. – Кіровоград: КНТУ, 2007. – С. 288-292.
2. Аулін В.В., Голуб Д.В. Аналіз системи перевезення пасажирів у містах, основні тенденції її розвитку і шляхи удосконалення / В.В. Аулін, Д.В. Голуб // Вісник національного транспортного університету: В 2-х частинах: Ч. 2.- К.: НТУ, 2007.- Випуск 15. – С. 279-284.
3. Телетов О.С. Маркетингові дослідження міського пасажирського транспорту / О.С. Телетов, Є.І. Нагорний // Механізм регулювання економіки. – 2007. – №1. – С.126-132.
4. Денисенко М. П. Організація та проектування логістичних систем: Підручник / за ред. проф. М. П. Денисенка, проф. П. Р. Левковця, проф. Л. І. Михайлової. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 336 с.
5. A conceptual model of service quality and its implications for future research/ Parasuraman A., Zeithaml V. & Berry L. //Journal of Marketing.- 1985.-Vol. 49 (Fall). P. 41—50.
6. Мельникова О.П., Василенко Т.Є. Модель оцінювання функціонування системи управління якістю на пасажирських автотранспортних підприємствах / О.П. Мельникова, Т.Є. Василенко // Наукові праці ДонНТУ. Серія: економічна. – Випуск 32. – С.132-138.
7. Концепція розвитку пасажирських перевезень автомобільним транспортом загального користування у Львівській області на 2011 – 2015 роки.
8. Програма удосконалення та розвитку транспортного обслуговування населення у Донецькій області на 2005 – 2008 роки.
9. Стратегія розвитку пасажирського автомобільного транспорту у Чернігівській області на період до 2015 року.

REFERENCES

1. Aulin V., D. Golub State structures and the main lines of passenger public transport in Kirovograd V. Aulin, D. Dove. Proceedings of Kirovograd National Technical University. Vol. 18. Kirovograd: KNTU, 2007. P. 288-292. (Ukr)
2. Aulin V., D. Golub Analysis of passenger transportation in urban areas, the main trends of development and ways to improve. V. Aulin, D. Golub. Bulletin of National Transport University : In 2 parts : Part 2 . K. : NTU, 2007. Issue 15. – P. 279-284. (Ukr)
3. Teletov OS Marketing research of public passenger transport. OS Teletov, EI Nagorny Mechanism of Economic Regulation . 2007. № 1. P.126 -132. (Ukr)
4. Denisenko, M. Organization and design of logistics systems : Textbook / ed. prof. M. Denisenko, prof. PG Levkovts Sci. L. Mikhailov. Kyiv: Centre textbooks, 2010. 336 p. (Ukr)
5. A conceptual model of service quality and its implications for future research Parasuraman A., Zeithaml V. & Berry L. Journal of Marketing. 1985. Vol. 49 (Fall). P. 41—50. (Eng)
6. Melnikov AP, Vasilenko TE Model evaluation of the quality management system for passenger transport enterprises AP Melnikova, TE Vasilenko Proceedings of Donetsk National Technical University . Series: Economic . Issue 32. P.132 -138 . (Ukr)
7. The concept of passenger transport road transport in the Lviv region in 2011 – 2015 years. (Ukr)
8. Program improvement and development of transport services to the population in the Donetsk region in 2005 – 2008 years. (Ukr)
9. The development strategy of road passenger transport in Chernihiv region until 2015. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Концева В.В. Стратегічні орієнтири розвитку транспортної мережі міста з урахуванням процесів кластеризації / В.В. Концева, І.О. Хоменко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал: в 2 ч. Ч. 2: Серія: „Економічні науки” – К. : НТУ, 2014. – Вип. 13.

В даній статті розроблено стратегічні орієнтири для подальшого розвитку пасажирських перевезень у м. Чернігові, зокрема створення таких нових організаційних форм як кластери, що дозволить консолідувати зусилля і координувати дії всіх учасників процесу пасажирських перевезень. По результатам дослідження встановлено напрямки вдосконалення транспортної системи міста.

Об’єкт дослідження – організація та управління транспортною мережею міста.

Мета роботи – розробка стратегічних орієнтирів для подальшого розвитку пасажирських перевезень з урахуванням процесів кластеризації, що дозволить забезпечити підвищення якості обслуговування і безпеки перевезень пасажирів, оперативне реагування на зміни пасажиропотоків, а також значно підвищити ефективність функціонування транспортно–дорожнього комплексу міста.

Методи дослідження – теоретичні та емпіричні методи пізнання, аналіз і синтез.

Пасажирський автомобільний транспорт відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку міста. Однак сфера громадського транспорту не відповідає сучасним вимогам як у технічному, так і в організаційному плані. Якісні показники пасажирських перевезень і визначальні показники якості обслуговування жителів та гостей міста пасажирським транспортом загального користування залишаються на достатньо низькому рівні.

Впровадженими заходами має досягатися ефективне використання місткості автобусів, а також оптимізація розмірів і структури рухомого складу для різних маршрутів. Значна увага в дослідженнях приділяється розробкам, спрямованим на задоволення вимог екологічної безпеки міста для зниження обсягів шкідливих викидів автобусів, покращити організацію їх роботи на маршрутах міста.

Результати статті можуть застосовуватись для продовження теоретико-методологічних досліджень основних положень розвитку транспортних систем.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розробка нових маршрутів транспортної мережі міста, яка в повній мірі задовольнить потреби споживачів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА, ПРІОРИТЕТИ, ЯКІСТЬ.

ABSTRACT

Kontseva V.V., Khomenko I.A. Main directions of development of urban transport system based on the clustering process. Management of projects, system analysis and logistics. Science journal: In Part 2. Part 2: Series: "Economic sciences " - Kyiv: NTU, 2014. - Vol. 13.

The article identifies the main the strategic guidelines for the future development of passenger traffic in Chernihiv, including the creation of new organizational forms such as clusters, which will consolidate efforts and coordinate the actions of all stakeholders passenger traffic. By results of the study found areas for improvement of the transport system of the city.

The object of study is organization and management of the municipal transport network.

Purpose of the study is to develop strategic guidelines for the future development of passenger traffic, taking into account the clustering process, thus enabling the improvement of service quality and safety of the transport of passengers, rapid response to changes in passenger traffic as well as significantly improve the functioning of the transport system of the city.

Methods of research are theoretical and empirical methods of learning, analysis and synthesis.

Passenger road transport plays an important role in social and economic development. However, public transport does not meet modern requirements both technically and organizationally . The quality of passenger transport and defining indicators of quality of service residents and visitors passenger public transport remains at a sufficiently low level. Implemented measures have achieved efficient use of capacity buses and optimize the size and structure of the rolling stock for the different routes. Much attention is paid to developments in research aimed at meeting the requirements for the reduction of emissions of buses, to improve the organization of their work on the routes of the city.

The results of the article can be used to extend the theoretical and methodological studies of the main provisions of transportation system development.

Expected assumption about the object of the study is the development of new routes of the urban transport system that fully meets the needs of consumers.

KEY WORDS: TRANSPORT SYSTEM, MAIN, QUALITY.

РЕФЕРАТ

Концева В.В. Стратегические ориентиры развития транспортной сети города с учетом процессов кластеризации / В.В. Концева, И.А. Хоменко // Управление проектами, системный анализ и логистика. Научный журнал: в 2 ч. Ч. 2: Серия: „Экономические науки” – К. : НТУ, 2014. – Вып. 13.

В данной статье разработаны стратегические ориентиры для дальнейшего развития пассажирских перевозок в Чернигове, в частности создание таких новых организационных форм как кластеры, что позволит консолидировать усилия и координировать действия всех участников процесса пассажирских перевозок. По результатам исследования установлены направления совершенствования транспортной системы города.

Объект исследования – организация и управление транспортной сетью города.

Цель работы – разработка стратегических ориентиры для дальнейшего развития пассажирских перевозок с учетом процессов кластеризации, что позволит обеспечить повышение качества

обслуживания и безопасности перевозок пассажиров, оперативное реагирование на изменения пассажиропотоков, а также значительно повысить эффективность функционирования транспортно-дорожного комплекса города. Методы исследования – теоретические и эмпирические методы познания, анализ и синтез. Пассажирский автомобильный транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии города. Однако сфера общественного транспорта не соответствует современным требованиям как в техническом, так и в организационном плане. Качественные показатели пассажирских перевозок и определяющие показатели качества обслуживания жителей и гостей города пассажирским транспортом общего пользования остаются на достаточно низком уровне. Внедренными мерами должно достигаться эффективное использование емкости автобусов, а также оптимизация размеров и структуры подвижного состава для различных маршрутов. Значительное внимание в исследованиях уделяется разработкам, направленным на удовлетворение требований экологической безопасности города для снижения объемов вредных выбросов автобусов, улучшить организацию их работы на маршрутах города.

Результаты статьи могут применяться для продолжения теоретико-методологических исследований основных положений развития транспортных систем.

Прогнозные предположения относительно развития объекта исследования – разработка новых маршрутов транспортной сети города, которая в полной мере удовлетворит потребности потребителей.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА, ПРИОРИТЕТЫ, КАЧЕСТВО.

АВТОРИ:

Концева Валентина Владимировна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку та аудиту, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

Хоменко Інна Олександрівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку та аудиту, e-mail: inna_khomenko@mail.ru, тел.+380503703037, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

AUTHOR:

Konzeva Valentina V., Ph.D., associate professor, Natinal Trasport University, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

Khomenko Inna O., Ph.D., associate professor, Natinal Trasport University, e-mail: inna_khomenko@mail.ru, тел.+380503703037, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

АВТОРЫ:

Концевая Валентина Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, Украина, 01010, м. Киев, ул. Суворова, 1.

Хоменко Инна Александровна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: inna_khomenko@mail.ru, тел.+380503703037, Украина, 01010, м. Киев, ул. Суворова, 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Ільчук В.П., доктор економічних наук, професор, Чернігівський національний технологічний університет, завідувач кафедри фінансів, Київ, Україна.

Гурнак В.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики

REVIEWER:

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Chernigov National University of Technology, head of finance, Kyiv, Ukraine.

Gurnak V.M. Ph.D., Economics (Dr.), professor, Natinal Trasport University, professor of law that the department of transport logistik.