

УДК 338.47:338.32.053.4

С.М. Вдовенко, д-р наук з державного управління, професор
Чернігівський державний інститут економіки і управління, м. Чернігів, Україна

Л.В. Бабаченко, аспірант
Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

ОПТИМІЗАЦІЯ КОМЕРЦІЙНОЇ СКЛАДОВОЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ СУЧАСНОГО МІСТА

У статті проаналізовано відповідність рівня пасажирських перевезень потребам населення сучасного міста, запропоновано шляхи оптимізації комерційної складової як головного чинника мінімізації суперечностей між перевізниками та пасажирами.

В статье проанализировано соответствие уровня пассажирских перевозок потребностям населения современного города, предложены пути оптимизации коммерческой составляющей как главного фактора минимизации противостояния между перевозчиками и пассажирами.

The article analyzes the compliance level of passenger traffic needs of the population of modern cities, the ways of optimizing the commercial component as the main factor to minimize conflict between carriers and passengers.

Постановка проблеми. Пасажирський автомобільний транспорт належить до найбільш динамічних сфер економіки, здатних швидко реагувати на зміни економічного та соціального характеру й пристосовуватися до умов, викликаних кризовими явищами.

Водночас, у цей період внутрішньосистемні та приватні інтереси перевізників переважають над логікою необхідності спрямування частини прибутків на модернізацію транспортних засобів та підвищення якісних показників діяльності.

Актуальним залишається питання обґрунтованості та доцільності перманентних підвищень ціни перевезень, яке не відповідає реальним можливостям значної частини населення.

Через недосконалість застосовуваних ринкових механізмів не вдається сформувати партнерські відносини між перевізниками різних форм власності, натомість розповсюджуваними стають явища недобросовісної конкуренції.

Традиційно пасажирський транспорт у містах функціонував на умовах, визначених рішеннями органів місцевої влади, що певною мірою вирішувало проблему перевезень у кількісному відношенні, однак не встигало за швидкою зміною потреб споживачів.

Внаслідок економічних криз фінансово-економічне становище великих спеціалізованих автотранспортних підприємств погіршилося. Власних надходжень та дотацій міського бюджету не вистачає на оновлення автотранспортних засобів та матеріально-технічної бази. Недостатнє фінансування негативно впливає на кадровий потенціал галузі та якість і безпеку надання послуг населенню.

Тенденції, які склалися у сфері пасажирських перевезень, дали можливість вийти на ринок дрібним підприємствам та індивідуальним підприємцям.

Приватні перевізники розробили зручну маршрутну сітку перевезень, однак не змогли повною мірою забезпечити регулярність курсування транспорту та підвищення рівня якості пропонованої послуги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сучасному етапі соціально-економічні аспекти розвитку міського пасажирського транспорту вивчають Величко В.В., Вербицька В.І., Далека В.Х., Димченко В.В., Радченко М.Ю та інші вчені. Над проблемою створення самодостатньої системи функціонування міського транспорту працюють Заблоцький Г.А., Ігнатенко О.С., Ігудін Р.В.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Суперечність між перевізниками різних форм власності, пасажирами, владою загострюються й потребують застосування нових організаційних механізмів, заснованих на балансі ринкових і адміністративних чинників.

Регулювання конкурентних відносин, насамперед, має бути спрямованим на проблему некерованого зростання цін за проїзд у міському транспорті та задоволення потреб пасажирів у якості автотранспортних послуг незалежно від форм власності перевізників.

Мета статті. На основі дослідження реального стану попиту і пропозиції на перевезення пасажирів запропонувати нові підходи до формування взаємодії державних та приватних перевізників на засадах приватно-державного партнерства.

Виклад основного матеріалу. Міський автомобільний транспорт є складною інфраструктурною посередницькою системою, яка реалізує головні функції – виробничо-професійні та соціальні. В існуючій на ринку пасажирських перевезень міст ситуації, нагальним постає питання оптимізації комерційної складової, вирішення якої потребує отримання об'єктивної багатоканальної інформації, яка б дозволила вдосконалити зв'язки між суб'єктами перевезень та із зовнішнім середовищем, упорядкувати структуру автотранспортних суб'єктів господарювання, знизити рівень існуючих суперечностей, залучити чинники самоорганізації й отримати для всіх учасників процесу рівнозначний до матеріальних і фінансових витрат результат.

Аналіз діючої системи управління транспортним комплексом дає підстави стверджувати про наявність значних резервів щодо її вдосконалення. Сучасне місто являє собою складну багатоелементну й неоднорідну динамічну систему взаємовідносин. Пасажирські транспортні системи не є достатніми, характеризуються неоднорідністю і необхідністю вдосконалення їх діяльності, що потребує об'єктивної інформації про процеси, які в них протікають.

Вивчення потребують фактори, що визначають попит на послуги громадського пасажирського транспорту, структуру переміщень населення у міському сполученні й економічні наслідки її зміни.

Відсутні кількісні оцінки впливу зазначених факторів на результати функціонування пасажирської транспортної системи міського сполучення як цілісного організму, що не дає змоги позбутися диктування з боку суб'єктів транспорту умов, оскільки потреба в його послугах завжди існує.

У цьому контексті можна послатися на складність прийняття рішень щодо вдосконалення маршрутних систем, яке зачіпає інтереси значної частини населення і впливає не лише на соціально-економічний стан міста, а й загальну стабільність у відносинах влади і громадян.

На цей час існує складність оцінки функціонування пасажирської транспортної системи міського сполучення, яка викликана тим, що немає єдності в розумінні та визначенні критеріїв її ефективності. Для пасажирського громадського транспорту потрібні додаткові показники, крім співвідношення витрат і результатів, оскільки ефективність його функціонування має чітко виражений соціальний характер і не є однозначною.

Вони повинні бути орієнтовані на виконання численних соціально-економічних завдань, мають відображати мету транспортного обслуговування й формувати узагальнений критерій ефективності.

Тому важливою є розробка рекомендацій щодо ефективного функціонування пасажирської транспортної системи міського сполучення при врахуванні вимог, що ставляться до системи з позиції пасажирів, транспортного підприємства, інтересів приміських населених пунктів відповідно до оцінки соціально-економічних наслідків.

Аналіз діяльності з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування м. Чернігова виявив проблеми перевізників, які полягають у системі формування тарифів на послуги відповідно до фактичних витрат. За останні два роки постійно зростали витрати транспортних підприємств на запасні частини, паливно-мастильні матеріали й, як наслідок, якість надання послуг з перевезення пасажирів залишалася недостатньою. У години "пік" міський пасажирський транспорт працює на маршрутах з постійними перевантаженнями, що є порушенням вимог Правил безпеки руху і впливає на безпечне перевезення пасажирів.

Питання, які потребують вивчення: створення прозорого конкурентного середовища, збільшення ефективності використання транспортних засобів, зменшення скарг та звернень громадян стосовно якості надання послуг з пасажирських перевезень у міському транспорті, стабілізація роботи пасажирського транспорту відповідно до маршрутної мережі міста, забезпечення беззбиткової діяльності суб'єктів господарювання, які надають послугу з перевезення пасажирів на міських тролейбусних і автобусних маршрутах загального користування, рівень інформованості всіх споживачів про зміни в транспортному обслуговуванні.

Міський транспорт м. Чернігова поділяється на три основні групи:

– міський транспорт, що пересувається заздалегідь визначеним маршрутом із затвердженим переліком зупинок, на яких він зобов'язаний зупинятися для висадки та посадки пасажирів. До нього відносять тролейбуси та автобуси;

– приватні маршрутні таксі, які пересуваються за визначеним маршрутом, але за бажанням пасажира зобов'язані зупинятися для їх посадки і висадки в будь-якому місці. Хоча сьогодні таке правило повністю не виконується, оскільки Постановою органів місцевого самоврядування було затверджено положення, за яким маршрутні таксі повинні здійснювати посадку та висадку пасажирів тільки у відведених для цього місцях, що суперечить самому терміну «маршрутне таксі». Крім того, водії нерідко стоять на зупинках по декілька хвилин, аргументуючи це виконанням графіка руху, що також суперечить місії комерційних перевезень;

– таксі пересувається у будь-якому напрямку за бажанням пасажира і зупиняється за наявності вільних місць, тільки за згодою останнього.

Проблемним на сучасному етапі розвитку міської маршрутної мережі пасажирського транспорту є науково необґрунтоване насичення її таксомоторними маршрутами. Як правило, ці маршрути відкривають паралельно діючим маршрутам міського транспорту та використовують вже облаштовані зупинки. Таким чином, зупинка обслуговує значну кількість маршрутів з різними за місткістю, габаритними розмірами та конструктивними особливостями транспортних засобів, які впливають на зростання тривалості руху.

Наразі транспортна мережа міста складається з 45 автобусних маршрутів, протяжністю 350 км. Для посадки-висадки пасажирів визначено 406 зупинок. З них 95 обладнано павільйонами для очікування пасажирів з вмонтованими торгівельними кіосками, 87 – мають навіси для очікування. Решта зупинок визначені дорожніми знаками. Міські автобусні маршрути відповідно до договорів обслуговують 16 перевізників. Це комунальне підприємство „Чернігівське тролейбусне управління”, 9 перевізників – юридичні особи, 6 – фізичні особи-підприємці.

Для перевезення пасажирів щоденно виділяється 154 автобуси середньої та великої місткості, працюючих у звичайному режимі, і 214 автобусів малої місткості, працюючих у режимі маршрутного таксі. Парк міських автобусів представлений марками: Кароса, ПАЗ, Еталон, І-Ван, Дельфін, Рута. Термін експлуатації автобусів не перевищує 6 років.

Найбільшу кількість автобусних маршрутів (22) – обслуговує ВАТ „Чернігівавтосервіс”. Це підприємство щоденно надає на міські маршрути 168 одиниць рухомого складу. Крім нього, міські автобусні маршрути обслуговують: КП „ЧТУ” – 4 маршрути (24 од.), ТОВ „Чернігівська автомобільна компанія” – 3 маршрути (40 од.), ТОВ „Таксосервіс” – 2 маршрути (30 од.), ПП „Пасавто-ЛТД” – 2 маршрути (28 од.), ФОП Корень – 2 маршрути (22 од.), ФОП Гребінник – 2 маршрути (12 од.), ФОП Кушнір – 2 маршрути (16 од.), ФОП Заєць – 2 маршрути (10 од.), ФОП Каплюк – 1 маршрут (16 од.), ФОП Мекшун – 1 маршрут (7 од.), ПП „Автоера” – 1 маршрут (10 од.).

Вартість проїзду у міському транспорті за останні два роки постійно змінювалася. На сьогодні цінова політика така: тролейбус – 1,25 грн, автобус – 1,75 грн, маршрутне таксі – 2,50 грн.

Ціна проїзду – ключовий фактор, який викликає невдоволення та конфліктні ситуації. На думку перевізників, однією із причин коливання ціни є ускладнення економічної ситуації в країні: нестабільність національної валюти; постійне зростання вартості паливно-мастильних матеріалів, яким користуються перевізники маршрутних таксі; збільшення розміру штрафів при порушенні правил дорожнього руху.

Колівання цін на нафту спричинює підвищення ціни на паливно-мастильні матеріали, через що власники маршрутних таксі починають втрачати доходи. Для того, щоб компенсувати втрачені суми в існуючій ситуації, вони підвищують ціну на проїзд, тим самим покриваючи витрати, що виникають у процесі експлуатації транспортного засобу. Водночас, якщо проаналізувати тенденцію підвищення вартості на газ і на проїзд у маршрутному таксі, то остання зростає більш швидкими темпами, що не є економічно обґрунтованим.

Ситуацію на ринку пасажирських перевезень ускладнює те, що у зв'язку з економічною кризою як в Україні, так і в м. Чернігові зросла кількість безробітних. У режимі скороченого робочого дня (тижня) у лютому 2010 р. працювало 34,4 тис. осіб або 12,9 % середньооблікової кількості штатних працівників проти 29,6 тис. осіб (10,1 %) – у січні 2010 р. Протягом I кв. 2010 р. послугами служби зайнятості користувалися 42,4 тис. незайнятих громадян. Статус безробітного мали 38,4 тис. осіб. Наведені статистичні дані говорять про те, що значна кількість населення м. Чернігова не зможе скористатися послугами маршрутних таксі. Ця частина населення буде змушена користуватися комунальним транспортом (автобуси та тролейбуси), проїзд у яких значно дешевший.

Аналіз даних, отриманих у ході дослідження, засвідчує, що вартість проїзду не стільки залежить від ціни на газ, як від суб'єктивних факторів. Дохід власника з одного маршрутного таксі дає можливість покрити всі витрати, пов'язані з експлуатацією транспортного засобу, і як результат – власники «маршрутки» отримують завищені безконтрольні прибутки.

По суті, проблемою є те, що у зв'язку з економічною кризою банки припинили видачу кредитів на придбання автотранспортних засобів, водночас власник може купити новий транспортний засіб за власні, виручені з однієї «маршрутки», кошти. Вартість мікроавтобусу в середньому становить 160 000 грн, а річний чистий прибуток з одного маршрутного таксі – 250 000 грн. Таким чином, новий транспортний засіб окупиться менше ніж за один рік та почне приносити прибутки.

У різних містах України для вирішення нагальних проблем транспортного обслуговування застосовуються різні методи. Наприклад, у Луцьку наразі вивчають можливість переведення розрахунку за проїзд у громадському транспорті на безготівкову основу – за допомогою електронних карток. За розрахунками автотранспортному підприємству апарат для обліку обійдеться приблизно у 12 тисяч гривень, а заробітна плата кондуктору в рік становить 18 тисяч гривень. Для Львівського управління транспорту

актуальним є завдання – домогтися, щоб водії маршрутів дотримувалися режиму роботи, вчасно виконували початок і кінець рейсів, їздили за затвердженою схемою. З вересня 2011 року планується запровадити в маршрутках систему контролю GPS, що дасть змогу контролювати об'єми й якість транспортних послуг, а для власників автотранспортних підприємств надасть можливість ведення чіткого обліку витрат палива, мати більш точну інформацію про обсяги вирученої готівки.

Пошук варіантів поліпшення ситуації на ринку пасажирських перевезень актуалізується і для Чернігова. Аналіз маршрутів пересування засвідчив, що більшість населення міста, яке користується маршрутними таксі, долають різні за довжиною відстані за двома напрямками: кінцева зупинка – центр, або кінцева зупинка – кінцева зупинка (68 % здійснюють проїзд лише до центру, а 32 % – з кінцевої до кінцевої зупинки). У ході дослідження було з'ясовано, що 41 % жителів міста кожного дня користуються маршрутними таксі, а 57 % – від 1-го до 5-и разів на тиждень. Але оскільки в опитуванні має місце суб'єктивний фактор, то для уточнення отриманих результатів було проведено експеримент з метою запропонувати рішення щодо диференційованого проїзду за ціною у 1,50 і 2,50 грн. Отримані результати показують, що 79 % опитаних підтримують таку ідею і лише 21 % – ні. Це говорить про те, що споживачі транспортних послуг незадоволені ціною проїзду, а також їм економічно не вигідно сплачувати 2,50 грн за проїзд на коротку відстань. Також було встановлено вартість проїзду в маршрутному таксі, яка б змусила жителів міста замінити маршрутні таксі на тролейбуси та автобуси. Із 100 % опитаних 26 % перестануть користуватися послугами маршрутних таксі, якщо ціна проїзду коливатиметься в діапазоні 2,50 – 3,00 грн, і лише 5 % – не зверне увагу та продовжуватиме користуватися маршрутним таксі незалежно від ціни проїзду.

Проведене дослідження дало можливість з'ясувати ставлення людей до факторів, від яких повинна залежати вартість проїзду: майже 80 % опитаних вважають, що ціна проїзду в маршрутних таксі повинна формуватися, виходячи із технічного стану транспортного засобу та комфортних умов проїзду; 70 % вказують на те, що вартість проїзду повинна залежати від відстані, яку долає пасажир.

Для конкретизації питання проаналізуємо маршрут № 12, оскільки він є типовим для міста: зв'язує протилежні частини міста (проспект Перемоги та вул. Одинцова) й пролягає через центр міста. У ході експерименту було встановлено, що в середньому лише 24,5 % пасажирів проїжджають повний маршрут, а більша частина (75,5 %) виходять раніше. Можна сказати, що більшості не вигідно сплачувати 2,50 грн за проїзд у маршрутному таксі і ціна проїзду є своєрідним поштовхом до виникнення конфліктних ситуацій на ринку пасажирських перевезень.

Для раціонального використання маршрутного таксі, а також зменшення конфліктних ситуацій можна запропонувати розподіл одного великого маршруту на два. Це дасть змогу, по-перше, знизити ціну проїзду в маршрутному таксі, а по-друге – дещо розвантажить проїжджу частину центру міста. Таким чином, вартість проїзду буде залежати від відстані, яку долає пасажир. Наприклад, у середньому на один рейс маршрутного таксі № 12 надає послуги 80 особам. У досліджуваному випадку повний маршрут проїхало лише 4 пасажирів (5 %), решта – 76 (95 %) їхали лише частину шляху.

У так званий «час-пік», коли спостерігається великий пасажиропотік, маршрутним таксі № 12, як правило, користуються пасажирів, яким потрібно доїхати в центр міста й яким не вигідно сплачувати 2,50 грн за короткий шлях проїзду. Можна припустити, що за таких умов значна частина потенційних пасажирів просто не користується послугою, а обирає інший шлях пересування. Оптимізувати ситуацію можна за рахунок розподілу маршруту № 12 на два та встановлення різної ціни: «Ж/д вокзал – Центр міста» і «Центр міста – вул. Одинцова» (вартість проїзду на таку відстань становить 1,50 грн) та

«Ж/д вокзал – вул. Одинцова» з вартістю проїзду 2,50 грн. Тобто, якщо пасажир долає повний шлях – проїжджає відстань від кінцевої зупинки до наступної кінцевої, то він повинен сплачувати 2,50 грн, у випадку неповного маршруту – 1,50 грн.

Такий розподіл, по-перше, дасть можливість власникам транспортних засобів врахувати побажання пасажирів, у результаті чого врегулюється проблема вартості проїзду; по-друге, загальний прибуток маршрутного таксі підвищиться за рахунок збільшення кількості перевезених пасажирів за одиницю часу; по-третє, споживачі зможуть економити власний час та кошти.

Висновки і пропозиції. Таким чином: система управління пасажирським транспортом міста має поєднувати вже функціонуючу сталу систему пасажирських перевезень комунальним транспортом (автобуси та тролейбуси) і систему комерційного транспорту, яка є гнучкішою, використовує властивий не тільки фізичним, а й економічним системам принцип системної самоорганізації та регулювання ринковими законами; стосовно доцільності підвищення тарифів на комерційний пасажирський транспорт, виходячи з проведеного дослідження, можна сказати, що для маршрутних таксі воно є економічно необґрунтованим, а дані, якими оперують власники, не відповідають встановленим фактам і потребують впровадження засад приватно-державного партнерства та розподілу прибутку відповідно до витрат на перевезення і впровадження фіксованих показників рентабельності; проведення постійних маркетингових досліджень міського пасажирського транспорту, а також застосування сучасних методів дасть можливість досягти консенсусу між суб'єктами економічної діяльності в цій важливій сфері.

Список використаних джерел

1. Головне управління статистики у Чернігівській області. Статистичний збірник. Транспорт Чернігівської області 2000-2010 р. – 77 с.
2. Гончаров Д. Цены скачут [Електронний ресурс] / Д. Гончаров. – Режим доступу: <http://dkr.com.ua/index.php?new=8061>.
3. Ілляшенко С. М. Маркетингові дослідження: навч. посіб. / С. М. Ілляшенко, М. Ю. Баскакова; за ред. С. М. Ілляшенка. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 192 с.
4. Монопольний безлад на ринку пасажирських перевезень б'є по кишені і комфорту пасажирів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zik.com.ua/ua/news/2005/05/23/10575>.
5. Офіційний веб-портал Чернігівської міської ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.chernigiv-rada.gov.ua/infrastructure.php?rmenu=1>.
6. Телетов О. С. Маркетингові дослідження міського пасажирського транспорту / О. С. Телетов, Є. І. Нагорний // Механізм регулювання економіки. – 2007. – № 1. – С. 126-132.