

ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ: ОТ СОВЕРШЕННОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО МОНОПОЛИЗМА К ПОЛНОПРАВИЮ БИЗНЕС СТРУКТУР

Функционирование пассажирского транспорта является неотъемлемой частью экономической и социальной политики, как на общегосударственном, так и на локальных уровнях власти. Данная отрасль хозяйствования направлена на удовлетворение спроса в передвижении населения между определенными пунктами в транспортной сети страны.

Система городского пассажирского транспорта, как и любая сфера хозяйствования, в течение последних 30-40 лет прошла определенные исторические стадии своего развития. Распад СССР и постепенная приватизация отдельных экономических структур полностью изменили деятельность рынка пассажирских перевозок. Переход от государственного монополизма, который охватывал все сферы деятельности предприятий пассажирского транспорта, к преимущественно частным перевозкам привел к нарушению равновесия на рынке транспортных услуг. Началось своего рода соревнование между частными перевозчиками (ЧП) и государственным электротранспортом за пассажира, что выразилось, в частности, в расширении правового нигилизма работы частных предпринимателей, при этом возросло количество аварий на пассажирском транспорте в т.ч. с летальным исходом. В таком ракурсе развития городского пассажирского транспорта назрела необходимость оптимального регулирования деятельности современных автотранспортных предприятий (АТП), контроля со стороны государственной и городской исполнительной власти, а также необходимость сотрудничества частных перевозчиков с государственными структурами электротранспорта.

В научной литературе исследование вопросов функционирования городского пассажирского транспорта дается с позиций технических характеристик транспортной системы (Бойко Г.В., Енин Д.В.), а также с точки зрения экономического оптимума данной системы (Москаленко Е.В., Сатаев А.М.).

Целью данной статьи является систематизированное исследование и анализ этапов формирования современного рынка пассажирских перевозок, выявление рычагов государственного контроля деятельности современных АТП, а также определение основ управления данного рынка относительно критерия оптимума.

Одним из основополагающих факторов социально-политической стабильности современного го-

сударства является надежная система городского пассажирского транспорта, которая функционирует как связующее звено инфраструктуры народного хозяйства. Городской пассажирский транспорт является составляющей структуры общественных услуг. Общественные блага и услуги не имеют свойств делимости и принципа исключения. Общественные товары (блага и услуги) не могут быть исключены из потребления и для тех, кто за них не платит [1, с. 675 — 676]. Регулирование рынка общественных товаров со стороны государства и общественный контроль, таким образом, обусловлены экономической природой этих продуктов.

За последние 40 лет в системе городского пассажирского транспорта прошли большие изменения, которые затронули все аспекты функционирования транспортных структур. На рисунке 1 изображены исторические этапы формирования современного рынка пассажирских перевозок в Украине.

Первым анализируемым периодом формирования рынка пассажирских перевозок в Украине является период с 1970 по 1991 гг. В СССР система городского пассажирского транспорта (ГПТ) являлась, на наш взгляд, наиболее совершенной в отечественной практике организации пассажирских перевозок. Действующая в условиях полного государственного монополизма, она жестко регламентировалась и контролировалась на общесоюзном уровне и структурировалась на базе мощных территориально-производственных объединений.

Система ГПТ времен СССР являлась приоритетной как в нормативно-законодательной части, так и в части обеспечения [2]. Власть содержала транспортную отрасль в надлежащем состоянии, обновляла автотранспортный парк, стремилась удовлетворять спрос населения на пассажирские перевозки. При этом возникал „разрыв спроса” в данном сегменте услуг. К концу периода дефицит услуг городского пассажирского автотранспорта, ненадлежащее качество этих услуг стали очевидными.

Вторым периодом развития ГПТ выступают 1991 — 1996 гг., который характеризуется распадом СССР и обретением независимости Украины. Система ГПТ образованная в СССР частично сохранилась. Электротранспорт полностью находил-

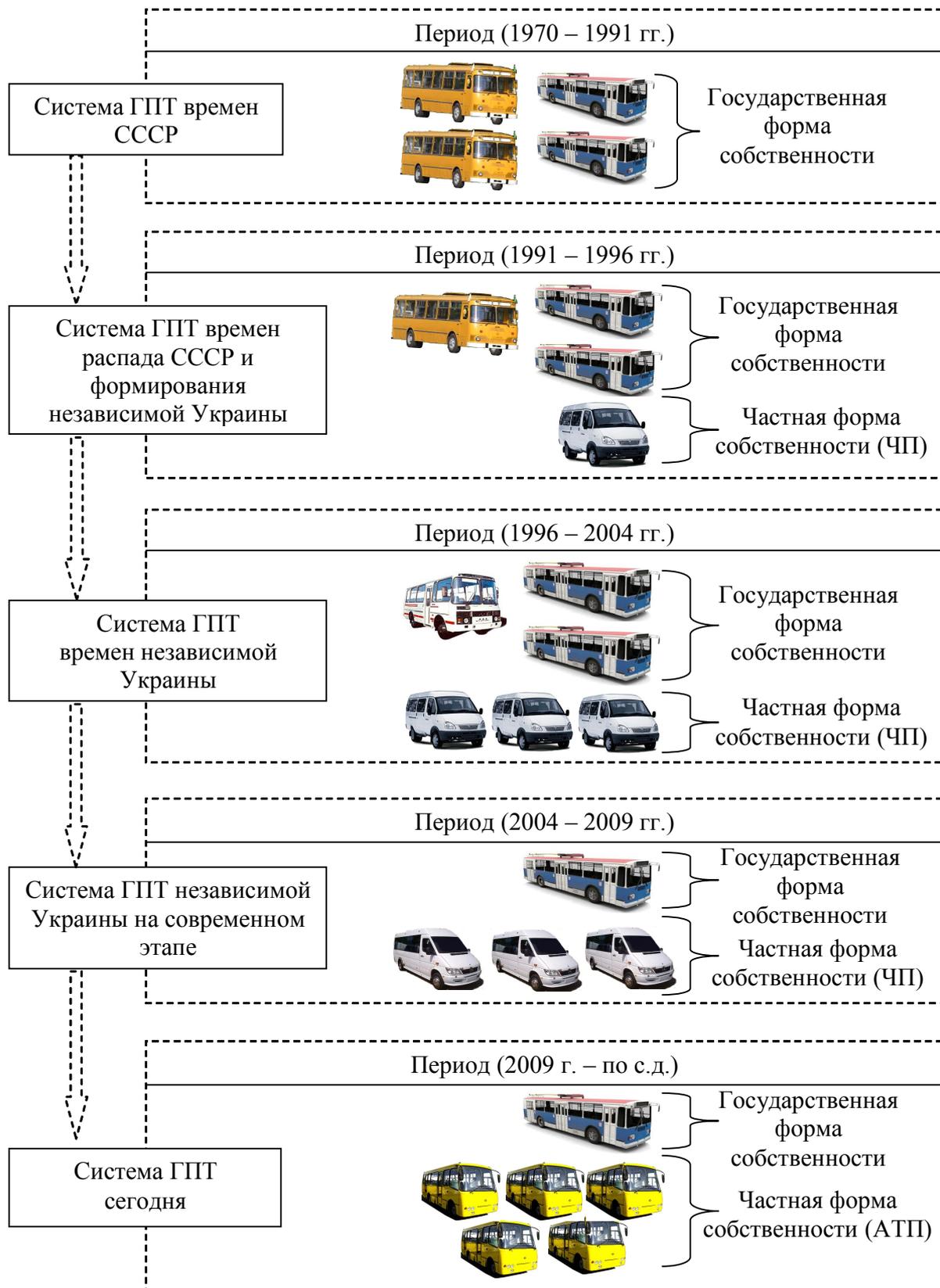


Рис. 1. Этапы формирования современного рынка пассажирских перевозок в Украине

ся под контролем государства, автобусные парки постепенно приходили в состояние износа и выходили с рынка пассажирских перевозок. Правительство не уделяло должного внимания состоянию транспортной отрасли хозяйствования, в частности выделению субвенций для компенсации стоимости перевозки льготной категории пассажиров. Вследствие этого автобусный и троллейбусный парк государственных предприятий постепенно приходил в состояние физического износа и высвобождал систему городских пассажирских перевозок для частных перевозчиков.

Следующим периодом формирования рынка пассажирских перевозок стали 1996 — 2004 гг. Система государственного монополизма ГПТ была практически разрушена. Ответственность за работу ГПТ вместе с правом управления автотранспортными предприятиями, трамвайными и троллейбусными депо была передана от государства к муниципалитетам. Но эта передача не сопровождалась инвестиционной поддержкой. Поэтому муниципалитеты не смогли обеспечить своевременной замены устаревшего парка, как это делало в недавнем прошлом государство. Это способствовало ухудшению уровня предоставляемых услуг. Одновременно происходил процесс акционирования и приватизации, в результате чего была фактически ликвидирована монополия государственных предприятий, и на рынок автотранспортных услуг вышли частные перевозчики. Их услуги позволили несколько поднять уровень и качество перевозок, но взаимодействие между различными видами транспорта достигнуто не было [3]. Рынок городского пассажирского транспорта представлял собой совокупность большого количества частных перевозчиков, которые не всегда придерживались законодательства в сфере перевозок и не всегда учитывали интересы пассажиров. Главная цель их выражалась в получении сверхприбыли. При этом контроль над их работой, как со стороны власти, так и со стороны общественности, практически не осуществлялся. Споры, возникающие в деятельности частных перевозчиков, решались часто посредством коррупционных методов, что выразилось в „самопроизволе” частных предпринимателей перевозчиков.

Четвертым периодом стал временной интервал с 2004 по 2009 гг. В недавнем прошлом полномочия частных перевозчиков, дисбаланс контроля в сфере пассажирских перевозок и наличие сложившихся коррупционных каналов привело к желанию частных предпринимателей обновить парк собственных автотранспортных средств. Если ранее на улицах городов присутствовали 12-14-ти местные „ГАЗели”, на данном этапе перевозчики начали приобретать 18-ти мес-

тные „VolksWagen”, „Mercedes-Benz”, „Iveco”, и т.д., а затем и 20-40 местные „Богдан” и „Паз”. Параллельно с автотранспортными средствами частных перевозчиков систему городского пассажирского транспорта наполняет и муниципальный электротранспорт, который не имеет достаточных финансовых средств для обновления подвижного состава, не получает должного объема субвенций и, как следствие, постепенно выбывает с рынка пассажирских перевозок. На сегодняшний день электротранспорт служит скорее политическим рычагом управления электоратом, чем самостоятельным субъектом хозяйствования, поскольку именно коммунальный электротранспорт осуществляет перевозку льготной категории пассажиров, а данная категория пассажиров — это, прежде всего, „голоса на выборах”.

Последний анализируемый период формирования рынка пассажирских перевозок в Украине начинается с 2009 г. и до настоящего времени. Сегодня система городского пассажирского транспорта представляет собой наличие определенного количества частных юридических лиц (автотранспортных предприятий) с личным либо арендованным парком автотранспортных средств, которые, взаимодействуя с органами государственной власти, обеспечивают перевозку пассажиров по заданным маршрутам согласно графику движения, утвержденному заказчиком перевозок, и государственного парка электротранспорта. Только сейчас государственные и городские власти пришли к выводу о необходимости регулирования и контроля данной сферой деятельности, поскольку статистика аварий на городском транспорте в сфере пассажирских перевозок показывает печальные цифры, которые с каждым годом увеличиваются по вине частных перевозчиков. Ярким доказательством вышесказанного выступают аварии 2010 года: в г. Марганец (Днепропетровская область), где вследствие дорожно-транспортного происшествия погибли более 40 человек, еще 12 получили тяжелые травмы и госпитализированы; в Житомирской области вблизи села Повчино Новоград-Волынского района после столкновения микроавтобуса с автомобилем один человек погиб и 16 получили травмы; в Хмельницкой области вблизи села Чепеливка Красиловского района в результате столкновения легкового автотранспортного средства с рейсовым микроавтобусом погибло 5 человек, в том числе годовалый ребенок, еще 9 пострадали.

Таким образом, перед государственными структурами стал вопрос о необходимости оптимального регулирования и контроля деятельности автотранспортных предприятий с целью недопущения возникнове-



Рис. 2. Схема подотчетности АТП

ния дорожно-транспортных происшествий с участием пассажирского транспорта.

Анализ рычагов влияния на деятельность субъектов хозяйствования в сфере пассажирских перевозок выявил следующие структуры подотчетности АТП: органам ГАИ, Главной государственной инспекции на автомобильном транспорте и Заказчику в лице Городской власти (рис. 2).

Следовательно, всем звеньям структуры управления пассажирских перевозок необходимо разграничить круг обязанностей. Для успешного управления рынком городских пассажирских перевозок необходимо следующее:

- органам государственной автоинспекции постоянно проводить контроль за соблюдением правил дорожного движения субъектами предпринимательской деятельности, которые специализируются в сфере пассажирских перевозок;

- органам главной государственной инспекции на автомобильном транспорте проверять соблюдение лицензионных условий предоставления услуг в сфере пассажирских перевозок, контролировать соблюдение графика режима труда и отдыха водителей и проверять выпуск автотранспортных средств с предрейсовым техническим осмотром и медицинским освидетельствованием водителей;

- органам государственной власти (т.е. заказчиком перевозок) проверять соблюдение договорных

обязательств и жестко контролировать соблюдение расписания движения пассажирского транспорта, а также маршрутов следования.

Только при сотрудничестве всех звеньев менеджмента в сфере пассажирских перевозок, т.е. организации, управления, контроля и координации, работа пассажирских перевозчиков будет находиться в законном поле, и иметь безопасный статус.

В практике организации и управления ГПТ всегда стояли задачи эффективности использования различных видов пассажирского транспорта, которые сводились к рациональной маршрутной сети города и оптимальным графикам перевозки пассажиров, качеству обслуживания пассажиров и их безопасности. Эти задачи приобретают особую актуальность в настоящее время, в новых социально-экономических условиях. Обусловлено это тем, что в отечественных экономических условиях появилось большое количество малых и средних предприятий различных форм собственности. Это способствовало увеличению транспортных потоков, их сложности и взаимозависимости [4]. Доля традиционных, государственных, транспортных перевозок в городах резко сократилась. На смену им пришел коммерческий автомобильный и электрический транспорт, различный по характеристикам динамичности, качества и вместимости.

Пассажирские перевозки в современных социально-экономических условиях нуждаются в разра-

ботке комплекса эффективных мероприятий по совершенствованию процессов управления на пассажирском транспорте. В этой связи, рассмотрение вопросов совершенствования городского пассажирского транспорта, как единой социально-экономической системы, особенно актуально.

Сфера городских пассажирских перевозок — сложная инфраструктурная система, результаты функционирования которой могут наносить значительный ущерб субъектам правоотношений или же, напротив, содействовать им, оказывать существенное воздействие на социально-экономическое развитие городов. Поэтому система городских пассажирских перевозок имеет стратегическое значение. Ее нормальному функционированию и развитию должно быть уделено особое внимание органов власти разных уровней, а также внимание общественности.

Литература

1. **Макконнелл К. Р.** Экономика: принципы, проблемы и политика: пер. с 14-го англ. изд. / К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю. — М.: ИНФРА — М., 2003. — 972 с. 2. **Москаленко Е. В.** Городской пассажирский транспорт: проблемы и решения / Е. В. Москаленко // Транспорт Российской Федерации. — 2006. — №7. — С. 50 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.rostransport.com/pdf/7/50-53.pdf. 3. **Бойко Г. В.** Методика оптимизации структуры транспорта для обслуживания городских пассажирских перевозок: дисс. ... канд. техн. наук: 05.22.10 / Г. В. Бойко. — Волгоград, 2006. — 162 с. 4. **Енин Д. В.** Модели и алгоритмы управления городскими пассажирскими перевозками (на примере г. Воронежа): дисс. ... канд. техн. наук: 05.13.10 / Д. В. Енин. — Воронеж, 2004. — 200 с. 5. **Сатаев А. М.** Организация эффективного взаимодействия властных и предпринимательских структур в сфере городских автобусных пассажирских перевозок: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / А. М. Сатаев. — М., 2006. — 198 с. 6. **Электронный ресурс** Кабинета Министров Украины. Положение от 08.09.2004 №1190 „Про Головну державну інспекцію на автомобільному транспорті” [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1190-2004-%EF&p=1271326672115885>.

Мелентьев Д. Ю. Міський пасажирський транспорт: від досконалого державного монополізму до повноправності бізнес структур

У статті проведено систематизоване дослідження та аналіз етапів формування сучасного ринку пасажирських перевезень, виявлено важелі державного контролю діяльності сучасних АТП, а також визначено основи успішного управління такого ринку.

Ключові слова: автотранспортне підприємство (АТП), головна державна інспекція на автомобільному транспорті (Головавтоінспекція), міський пасажирський транспорт (МПТ), органи державної автоінспекції (ДАІ), муніципальний електротранспорт, транспортна мережа.

Мелентьев Д. Ю. Городской пассажирский транспорт: от совершенного государственного монополизма к полноправию бизнес структур

В статье проведено систематизированное исследование и анализ этапов формирования современного рынка пассажирских перевозок, выявлены рычаги государственного контроля деятельности современных АТП, а также определены основы успешного управления данного рынка.

Ключевые слова: автотранспортное предприятие (АТП), главная государственная инспекция на автомобильном транспорте (Глававтоинспекция), городской пассажирский транспорт (ГПТ), органы государственной автоинспекции (ГАИ), муниципальный электротранспорт, транспортная сеть.

Melentyev D. City passenger transport: from total state monopolism to complete right of business structures

The article presents the systematized research and the analysis of the stages in modern market of passenger transportations formation. The measures of the state control of the modern auto transport enterprise are presented; the bases of the successful management of the given market are determined.

Key words: auto transport enterprise, main state auto transport inspection, city passenger transport, departments of state auto inspection, municipal electro transport, transport network.

Стаття надійшла до редакції 14.04.2011
Прийнято до друку 27.05.2011