

тривалою історією демократичного розвитку. В Україні впродовж десятиліття незалежності регіональна політика не належала до пріоритетів внутрішньої політики держави, що означало, у свою чергу, відсутність структурованого і ефективного регіонального управління. Сьогоднішній етап державотворення дозволяє і вимагає законодавчого закріплення нової ідеології регіональної політики і формування нової архітектури регіонального управління. Бачення регіону виключно як адміністративно-територіальної одиниці, а регіонального управління як перманентного перерозподілу повноважень між місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування є неконструктивним, не відповідає соціально-економічним та гуманітарним потребам та політичним реаліям сьогоднішньої України.

Література

1. Вовканич С. Україна і міжнародні ініціативи щодо соціогуманітарної політики світового співтовариства у III тисячолітті / С. Вовканич. – Сучасність. – 2000. – №7–8. – С. 95–100.
2. Грیشнова О.А. Економіка праці та соціально-трудова відносини: Підручник. – К: Знання, 2004. – 535 с.
3. Крупнік А.С. Соціально-захисна спрямованість державної соціальної політики в умовах трансформації українського суспільства: монографія / А.С. Крупнік. – Одеса, 2002. – 169 с.
4. Куценко В.І. Гуманітарна сфера в контексті глобалізації // Регіональна економіка. – 2002. №3. – С. 41–50.

5. Куценко В.І. Соціальний вектор економічного розвитку: монографія / В.І. Куценко. – К.:НВП «Видавництво «Наукова думка» НАН України», 2010. – 736 с.

6. Меленюк В.О. Теоретичні основи державної соціальної політики в Україні / В.О. Меленюк // Держава та регіони. Серія: Державне управління. – 2009. – №1. – С. 126–132.

7. Молодь України: червень 2007 р: аналітичний звіт за результатами досліджень. – Режим доступу: – <http://www.dipsm.org.ua>

8. Новак І.М. Соціальний розвиток регіонів України: оцінка та напрями зменшення диспропорцій: Монографія / І.М. Новак; НАН України. Ін-т економіки промисловості, Ін-т демографії та соціальних досліджень. – Донецьк; Київ, 2008. – 196 с.

9. Регіональна політика України: формування соціогуманітарних пріоритетів розвитку / За ред. Ю. Тищенко; УНЦПД. – К., 2006. – 332 с.

10. Регіональний людський розвиток 2010: статистичний бюлетень. – К.: ДКСУ, 2010. – 43 с.

11. Скуратовський В.А. Соціальна політика: навч. посіб. / В.А. Скуратовський, О.М. Палій, Е.М. Лібанова. – 2-ге вид., доп. та перероб. – К.: УАДУ, 2003. – 364 с.

12. Снігова О.Ю. Механізм державного та регіонального управління соціальною безпекою 2006 года. Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.02.03 / О.Ю. Снігова; НАН України. Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2006. – 20 с. – укр.

13. Україна в цифрах 2009: статистичний збірник. – К.: ДП «ІАА», 2010. – 279 с.

О.А. КОРОЛЬКОВА,
аспірант, Севастопольський національний технічний університет,
І.М. КОРОЛЬКОВА,
директор, НДІ економіки та розвитку міста

Проблеми та перспективи сталого розвитку автотранспортних підприємств Севастопольського регіону

Представлені деякі результати аналізу та перспективи розвитку внутрішньоміських пасажирських перевезень в Севастопольському регіоні. Розглянуто проблеми сталого розвитку автотранспортних підприємств.

Ключові слова: внутрішньоміські пасажирські перевезення, автотранспорт.

Представлены некоторые результаты анализа и перспективы развития внутригородских пассажирских перевозок в Севастопольском регионе. Рассмотрены проблемы устойчивого развития автотранспортных предприятий.

Ключевые слова: внутригородские пассажирские перевозки, автотранспорт.

Постановка проблеми. В умовах ринкової економіки робота пасажирського автотранспорту носить нестабільний

характер. Поряд із наявністю великої кількості транспортних засобів пасажирські перевезення в регіонах України не оптимізовані. Керівники автотранспортних підприємств у своїй діяльності постійно стикаються з рішенням цілого ряду завдань: задоволенням потреб споживачів у послугах пасажирського транспорту, дослідженням можливостей розширення обсягів пасажирських послуг, вивченням кон'юнктури ринку і поведінки конкурентів на ньому, закономірностей ціноутворення. В умовах загострення конкуренції в даній галузі вони поодиночі не можуть оптимально і ефективно вирішити всі існуючі і знову виникаючі проблеми. Це пов'язано з тим, що ринок транспортних послуг формувався як складна самоорганізована імовірнісна система, підпорядкована цілям суперечливим перевізників, і генеруюча відцентрові енергії, що руйнують систему. На регіональному

рівні відсутні необхідні управлінські структури, які безпосередньо відповідають за оптимізацію пасажироперевезень. На рівні підприємств не застосовується маркетинг в повному обсязі: маркетингові дослідження ринку транспортних послуг і маркетингові заходи для підвищення сталості функціонування та розвитку перевізників.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Проведені дослідження показали, що в сучасних умовах значно підвищуються вимоги до суспільного пасажирського транспорту за обсягом, швидкістю і якістю перевезень. Багато авторів публікацій у цій галузі вважають, що громадський пасажирський транспорт повсюдно має піддатися корінному удосконаленню, а це можливо лише при використанні маркетингових досліджень ринку і впровадженні передових досягнень науки і техніки. Так, наприклад, Є.І. Москвичов у своїй статті [1] зазначає, що слід розробляти маркетингові заходи щодо розвитку чітко функціонуючих систем міського пасажирського громадського транспорту, створювати всі умови населенню у використанні автомобільного транспорту для внутрішньоміських переміщень з високою якістю обслуговування.

У статті В. Васильєва [2] розглянуто проблеми конкурентоспроможності пасажирського транспорту. Автор зазначає, що одним із найважливіших напрямів забезпечення стійкості автотранспортних підприємств та конкурентоспроможності пасажирських послуг є підвищення комфортності для постійних користувачів і привабливість вибору автомобільного засобу. Роль маркетингових досліджень при цьому дуже велика. Аналогічні ідеї відстоюють В.Г. Галушко, В.І. Могило та ін. [3].

А. Бачурін [4] зазначає, що проведення систематичних маркетингових досліджень автотранспортними підприємствами є рідкістю. Причини цього, вважає автор, криються в тому, що відсутній позитивний досвід проведення таких досліджень у транспортній галузі, з одного боку, а працівники АТП недооцінюють їх корисність. З іншого боку, за його висновком, не розроблена єдина методологія проведення маркетингу, існують лише методики та рекомендації щодо виконання окремих складових маркетингових досліджень.

Питання вдосконалення системи управління транспортним комплексом, у тому числі і внутрішньоміськими пасажирськими перевезеннями, розглядаються в дослідженнях, що проводяться авторським колективом КП НДІ економіки та розвитку міста під науковим керівництвом В. Торліна та І. Королькової у рамках виконання держбюджетних та госпрозрахункових наукових робіт. Автори також приходять до висновку про те, що для прийняття рішень з управління автотранспортними пасажирськими перевезеннями необхідні систематичні маркетингові дослідження. Аналіз транспортної системи Севастопольського регіону показав, що в даний час відсутня єдина система планування, обліку, аналізу транспортно-дорожнього комплексу, що, у свою чергу, негативно впливає на ефективність її роботи. Недостатньо використовуються ресурси, втрачається синерге-

тичний ефект внутрішньосистемного взаємодії. У роботі пропонується для підвищення якості та культури обслуговування пасажирів, при маркетинговому аналізі та моделюванні транспортних систем, широко використовувати економіко-математичні методи і кластерні моделі [8].

Виділення невіршених частин проблеми. Фундаментальною проблемою підвищення сталості роботи автотранспортних підприємств у сучасних умовах є відсутність єдиної методології проведення маркетингових досліджень галузевих ринків і нерозуміння ролі і значення цих досліджень працівниками підприємств.

Однією з невіршених проблем в управлінні пасажирськими перевезеннями є проблема, пов'язана з визначенням закономірностей формування пасажирських потоків, їх статистичною обробкою, моделюванням та використанням отриманих результатів на практиці.

Не менш важливою і невіршеною проблемою по теперішній час є якість та культура обслуговування пасажирів, що, у свою чергу, так само впливає на сталість роботи підприємств автомобільного транспорту.

Мета статті. Аналіз сучасного стану автотранспортної галузі та виявлення факторів, що сприяють підвищенню сталості роботи автотранспортних підприємств Севастопольського регіону.

Виклад основного матеріалу. У сучасних умовах діяльність автотранспортних підприємств починається з маркетингових досліджень ринку, які дозволяють виявити поточні та перспективні потреби в автопасажирських послугах. Авторами були проведені всебічні маркетингові дослідження Севастопольського регіону з використанням методів кластерного аналізу, SWOT-аналізу, анкетування, вибіркового опитування, яке передбачає пряме з'ясування неупередженого думки респондентів.

Результати проведеного аналізу показали, що в економіці м. Севастополя велика роль належить сфері послуг. Транспортні послуги в даний час становлять близько 50% від загального обсягу наданих послуг. Також цінова конкуренція грає найважливішу роль на ринку транспортних послуг м. Севастополя і безпосередньо впливає на структуру транспортної системи (транспортно-дорожнього комплексу) і економіку міста, від безперервної та ефективної роботи якої залежить функціонування інших пов'язаних галузей і регіону в цілому. До складу системи міського громадського транспорту загального користування м. Севастополя входять такі види транспорту:

- морський;
- залізничний;
- авіаційний;
- автомобільний;
- електротранспорт.

За даними сайту Севастопольського міського управління статистики [6], для задоволення потреб населення в транспортних послугах здійснюється перевезення на:

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

– 102 міських і приміських маршрутах, з яких 36 автобусних маршрутів за регульованим тарифом довжиною 354 км і 66 маршрутах мікроавтобусів та автобусів, які працюють у звичайному режимі і в режимі маршрутного таксі, довжиною 1325 км;

– На 12 троллейбусних маршрутах довжиною 12,5 км.

Існуючу маршрутну мережу обслуговують 15 автотранспортних підприємств на 424 автобусах великої й середньої місткості, 484 автобусах малої місткості (мікроавтобуси до 20 місць) і 83 троллейбусах.

Як показано на рис. 1, переважним видом транспорту для мешканців м. Севастополя є автобусний транспорт загального користування, який здійснює перевезення пасажирів в усіх районах міста. До 90-х років основним видом транспорту був троллейбусний, а автобуси здійснювали перевезення пасажирів тільки в тих місцях, де не були прокладені троллейбусні лінії. Але поступово троллейбуси почали виходити з ладу, їх число знизилася з 164 до 83 одиниць, а суттєвої заміни троллейбусного парку так і не відбувалося. Паралельно з цим звільнену нішу займали автобуси, кожен рік стали з'являтися нові маршрути, але без попереднього належного економічного обґрунтування. Все це призвело до того, що основні транспортні магістралі перевантажені, існуюча маршрутна мережа показала себе неефективною, а ступінь спряженості деяких маршрутів досягала 90%. Лише 18 січня 2011 року рішенням сесії міської ради Севастопо-

ля маршрутна мережа була частково впорядкована і були виключені основні дублюючі маршрути.

На рис. 2 представлена динаміка перевезення пасажирів за видами міського транспорту загального користування, складена на основі даних міського управління статистики. На діаграмі видно, що найбільша питома вага припадає на електротранспорт. Але ці дані не відображають справжнього стану справ, оскільки інформація, яка передається в управління статистики перевізниками на автобусних маршрутах загального користування, ґрунтується на даних звітів РРО, а не на загальному обсязі перевезених пасажирів, який, за експертними оцінками, вище приблизно вп'ятеро.

У даний час існує досить висока конкуренція між перевізниками на автобусних маршрутах загального користування, що пов'язано з тим, що маршрути не розділені між перевізниками за географічним принципом, одними і тими ж транспортним магістралям їздять автобуси різних перевізників, які для збільшення кількості пасажирів досить часто порушують правила дорожнього руху, здійснюючи небезпечні обгони.

Розподіл автобусних маршрутів між перевізниками здійснюється на конкурсах, які проходять відповідно до Порядку проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування № 525 від 21 травня 2009 року. Після перемоги на конкурсі міська державна адміністрація укладає з перевізником договір, термін

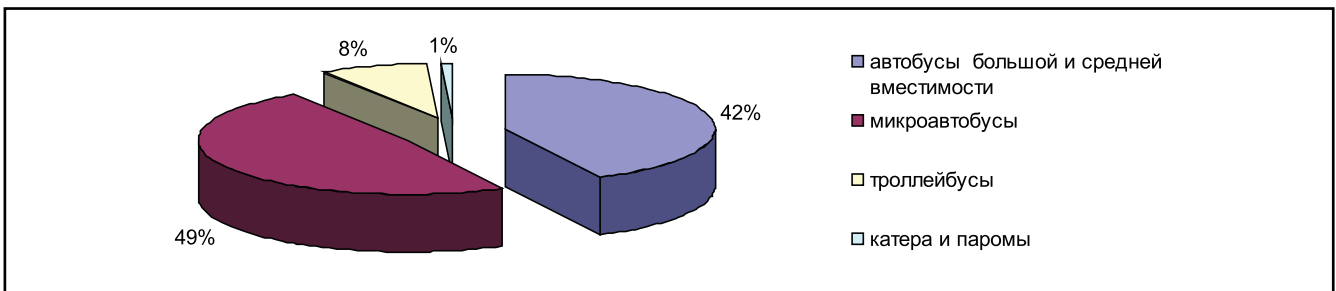


Рисунок 1. Структура транспортних засобів, що здійснюють перевезення пасажирів, на 01.01.2011 р. [6]

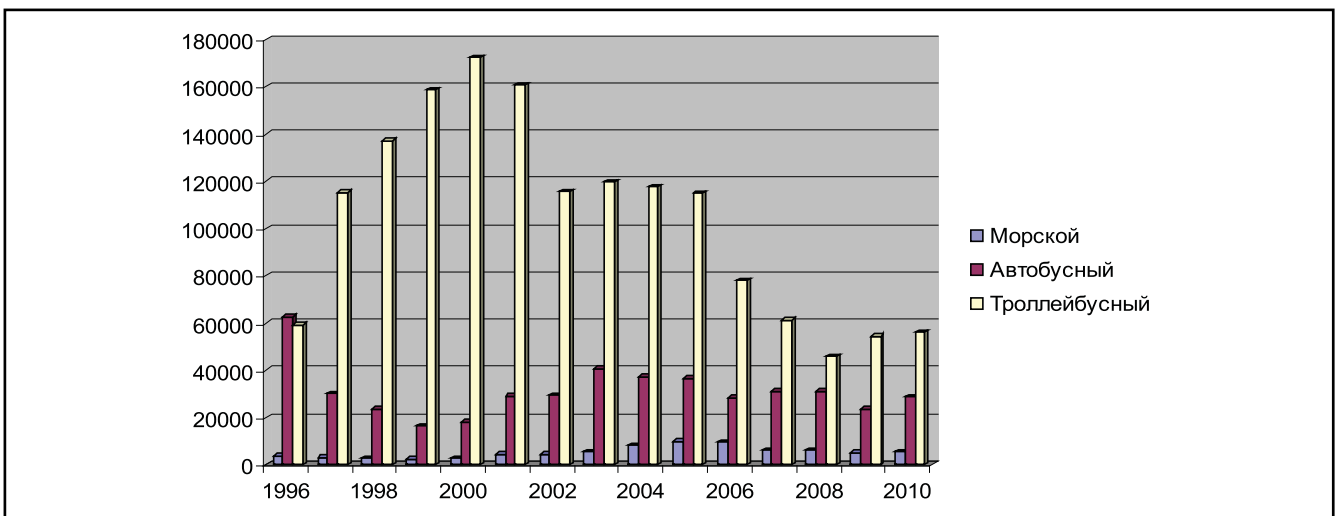


Рисунок 2. Динаміка перевезення пасажирів за видами міського транспорту загального користування в 1996–2010 роках, тис. осіб [6]

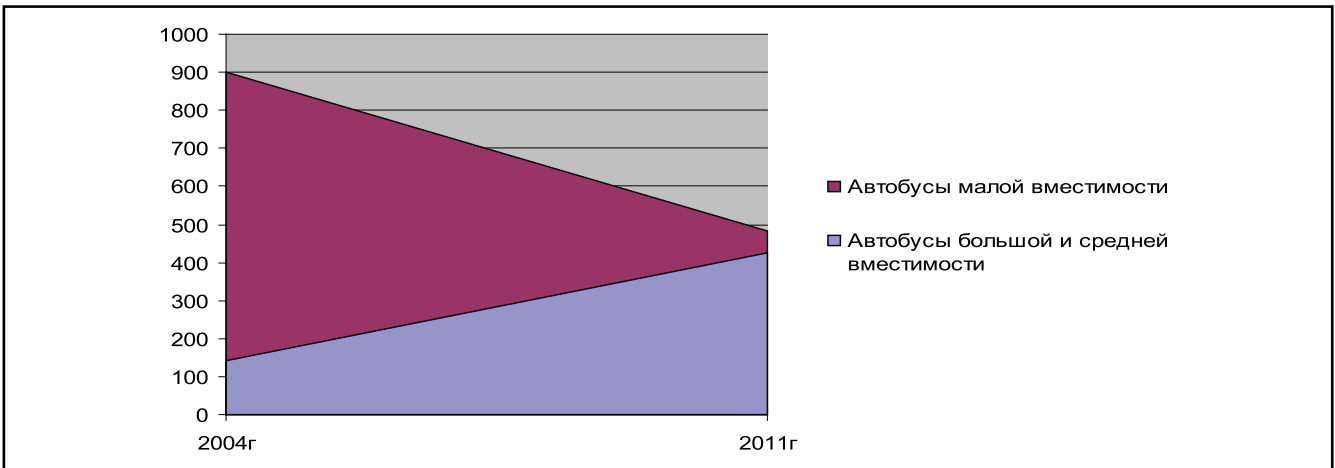


Рисунок 3. Динаміка кількості автобусів великої та малої місткості в 2004–2011 роках [6]

дії якого в середньому становить п'ять років. Основним з критеріїв для перемоги на конкурсі є відповідний умовам конкурсу рухомий склад та наявність автобусів для перевезення осіб з обмеженими можливостями. Такі умови стимулюють власників автотранспортних підприємств постійно оновлювати свій рухомий склад.

На рис. 3 представлено, що поступово автотранспортні підприємства переходять на автобуси великої та середньої місткості.

Але все ж основним чинником конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг м. Севастополя є ціна на проїзд. У другій половині травня 2011 року в Севастопольському регіоні підвищилися ціни на проїзд на основних маршрутах громадського транспорту. З 2,00 до 3,00 грн. для автобусів великої та середньої місткості і з 2,50 до 3,50 грн. транспортних засобів малої місткості. Перевізники зв'язали підвищення цін на проїзд із підвищенням цін на паливо, запчастини, шини, заробітну плату працівників. Так, у цілому, за період з квітня 2010 року по березень 2011 року ціна на дизельне паливо підвищилася на 50% і становила 9,85 грн. за 1 л.

Таке співвідношення призвело до негативних результатів діяльності підприємств (збитків), тому що паливо є основною складовою в структурі собівартості перевезення пасажирів. Також за період з квітня 2010 року по березень 2011 року ціни на запасні частини підвищилися в середньому на 35%, на шини – на 35%, на ГСМ – на 52%.

Через підвищення цін на проїзд у транспортному комплексі Севастопольського регіону склалася досить складна ситуація, оскільки ціну на проїзд підняли не всі перевізники. У зв'язку з високим ступенем спряженості автобусних маршрутів пасажирів стали їздити на маршрутах зі старою вартістю проїзду. Наприклад, маршрут № 105 із кілометражем оборотного рейсу 54 км залишився практично без пасажирів. До підвищення ціни, проходячи по основних транспортних артеріях міста, більшість пасажирів користувалися саме цим маршрутом, щоб проїхати всього кілька зупинок, і лише їх мала частина потребувала поїздки від початку і до кінця маршруту. Після підвищення цін пасажирів стали вибирати інші маршрути: на проспекті Острякова – № 12 з ціною проїзду 1,5 грн., а в районі Стрілецької і Камишової бухт – № 10 з ціною проїзду 2 грн.

Уже на початку червня 2011 року перевізникам довелося повернути колишні ціни на проїзд на маршрутах, рентабельність яких різко знизилася через збільшення цінової конкуренції. Але на таких маршрутах, як №№ 14, 109, 110, 112, ціни на проїзд залишилися на підвищеному рівні у зв'язку з тим, що ступінь спряженості цих маршрутів була нижчою і основна частина пасажирів не мала більш дешевої альтернативи проїзду.

Необхідно зазначити, що тарифи на соціально значущих маршрутах регулюються Севастопольською міською державною адміністрацією. На інших же маршрутах тарифи

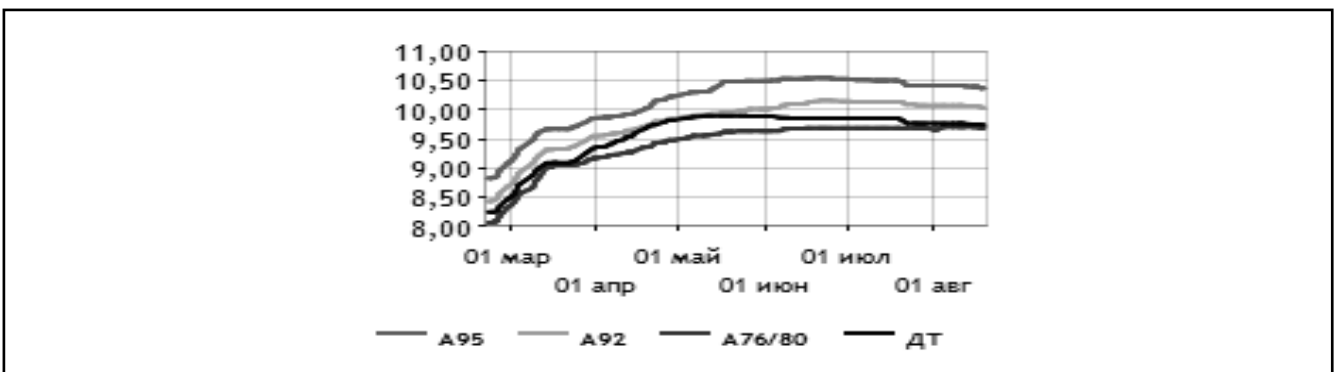


Рисунок 4. Динаміка цін на дизельне паливо [7]

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

встановлюють перевізники, але при цьому при їх підвищенні вони зобов'язані надати його економічні обґрунтування, провівши розрахунки відповідно до методики розрахунку тарифів на послуги перевезення пасажирів автомобільним транспортом № 1175 від 17.11.2009 р.

Висновки

Таким чином, у даний час тарифна ситуація в транспортному комплексі Севастопольського регіону залишається неконтрольованою. Так, вартість проїзду на маршруті № 105, оборотний рейс у якого становить 54 км. – 2 грн., а вартість проїзду на № 106, оборотний рейс у якого СТАНОВІТЬ 30 км, – 5 грн.

У результаті жителі міста й автотранспортні підприємства несуть відчутні збитки, тому для вирішення даної проблеми необхідні одночасні зусилля двох сторін: перевізників та адміністрації.

У даний час міська влада не має прямих важелів для оптимізації існуючої тарифної системи та управління ціновою політикою на ринку для стабілізації ситуації, що склалася. Але надалі для запобігання подібним ситуаціям необхідно сконцентрувати увагу на оптимізації маршрутної мережі, заснованої на аналізі пасажиропотоків, виключення дублюючих та зменшення кількості сполучених маршрутів, розробці економічних паспортів автобусних маршрутів, які дозволять на основі аналізу елементів витрат у структурі собівартості визначити обґрунтовані тарифи на перевезення пасажирів.

З розвитком ринку транспортних послуг, укрупненням підприємств ціноутворення на автотранспортних підприємствах має ґрунтуватися на виваженій маркетинговій політиці, системному і ситуаційному підходах до формування тарифів [8, 9].

Для забезпечення взаємодії між міською адміністрацією та перевізниками необхідно активізувати діяльність координаційної ради підгалузей транспортного комплексу (транспортного кластера), галузевої ради підприємців з питань транспорту, транспортної асоціації.

На наш погляд, одним із резервів підвищення конкурентоспроможності є впровадження систем диспетчеризації, заснованих на технологіях GPS-навігації та стільникового зв'язку GSM. Така система здатна забезпечити всебічний контроль стану міського транспорту, його місцезнаходжен-

ня, маршрути поїздок, графіки руху, швидкісні режими, витрата палива, події на борту транспорту, умови перевезення вантажу та багато іншого.

Література

1. Москвичев С.А. Транспорт в инфраструктуре города / С.А. Москвичев // Автомобильный транспорт. – 2004. – №3. – С. 12–15.
2. Васильев В.В. Наземный общественный пассажирский транспорт – на новый уровень / В.В. Васильев // Автомобильный транспорт. – 2004. – № 14. – С. 37–39.
3. Галушко В.Г. Комплексна статистична обробка пасажиропотоків по часових періодах на автотранспорті / В.Г. Галушко // Автомобильный транспорт. – 2004 – №4. – С. 87–89.
4. Бачурин А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций. Учебное пособие / А.А.Бачурин; под ред. З.И. Аксеновой // М.: Издательский центр «Академия». – 2004.
5. Сафонова З. А. Рыночная конкуренция на автомобильном транспорте: сущность, виды и классификация/ З.А. Сафонова // Сборник научных трудов СевКавГТУ. Серия «Экономика». – 2008. – №7. [Электронный ресурс]/ Северо-Кавказский государственный технический университет – Режим доступа: abiturient.ncstu.ru/Science/articles/econom/2008_07/28.pdf
6. Статистическая информация по транспорту и связи г. Севастополя / [Электронный ресурс] / Сайт управления статистики в г. Севастополе. – Режим доступа: <http://www.sevstat.sevinfo.com.ua/>
7. Цены на бензин и дизельное топливо [Электронный ресурс] / Лига бизнес-информ – Режим доступа: http://biz.liga.net/auto/period_182/fuel.htm
8. Королькова И.М., Раздобреева Г.А., Королькова О.А. Роль маркетинга в устойчивом развитии автотранспортных предприятий региона / И.М. Королькова, Г.А. Раздобреева, О.А. Королькова // Вестник Севастопольского национального технического университета. Экономика и финансы. 2006. – Вып. 73. – С. 129–137.
9. Пугачев И.Н. Совершенствование транспортных систем городов – комплексный подход к решениям стоящих проблем [Электронный ресурс]/ Национальная библиотека Украины им. В.И. Вернадского. – Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/portal/Natural/VKhNADU/texts/2009_47/Pugachov.pdf