

УДК 711.629.5:330.354(477-21)

К.В. Лерніченко

**ПРИВАБЛИВІСТЬ КИЇВСЬКОГО РЕГІОНУ
ДЛЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ВОДНОГО ТАКСІ**

У статті наведено обґрунтування експлуатації нового виду пасажирського водного транспорту, а саме – водного таксі, у місті Києві. Це питання є актуальним для будь-якого великого міста, що розташоване на водній магістралі (річка, море).

Ключові слова: водний транспорт, пасажирський транспорт, водне таксі, міські водні перевезення.

В статье приведено обоснование эксплуатации нового вида пассажирского водного транспорта, а именно – водного такси, в городе Киев. Этот вопрос является актуальным для любого крупного города, расположенного на водной магистрали (река, море).

Ключевые слова: водный транспорт, пассажирский транспорт, водное такси, городские водные перевозки.

This article provides justification for use of a new type of passenger water transport - namely, water taxi in Kiev. This question is relevant to any large city, located on the inland waterways (river, sea).

Urgency of implementing a new kind of urban passenger transport is an integral part of development strategy of the Kiev region, sustainable economic development and integration of Ukraine into the global industrial space, as a country with significant growth potential.

The article presents a study guide water taxis in cities with a population of many millions; investigated the current state of transportation in Ukraine and abroad, the basic principles of marketingstrategy to promote water taxi services, provided suggestions for

© Лерніченко К.В., 2012

improving efficiency of water taxi, developed organizational and functional diagram of the implementation of water taxi in Kiev.

The development of this proposal will require substantial support from state and local governments. Only under such conditions water taxi will have a proper development and river passenger transportation will take an important place in the transport infrastructure in Kyiv.

Post article is correct, the content may be interested experts in the field of economy of transport, river transport, urban passenger transport students and their respective schools. The results of the implementation will improve the efficiency of transport infrastructure and quality of passenger service.

Keywords: water transport, passenger transportation, water taxi, city water transportation.

Постановка проблеми. Сучасному багатомільйонному місту притаманний надто напружений дорожній рух і відсутність комфорту при пересуванні пасажирів. Мешканці таких міст щоденно стикаються з проблемою відсутності швидкого і комфортного переміщення з однієї точки міста в іншу. Існуюча інфраструктура не задовольняє в повній мірі належний рівень муніципального та приватного транспортного забезпечення населення, що є необхідним для повноцінного функціонування мегаполісу. Не допомагає у вирішенні цього питання й будівництво нових мостів через Дніпро, розширення існуючих автошляхів, будівництво нових станцій метрополітену та експлуатація швидкісного трамваю. Ці та інші причини є передумовою зародження нового виду міського пасажирського транспорту – водного таксі. Впровадження даного виду транспорту дозволить розвивати транспортну інфраструктуру міста Києва, повноцінно використовувати водний простір ріки Дніпро, запроваджувати у місті світовий досвід у галузі міських та приміських водних пасажирських перевезень, надавати подальшого розвитку транспортному обслуговуванню мешканців міста та туристів, підвищувати туристичну привабливість та покращувати імідж міста.

Огляд останніх досліджень і публікацій. В численних наукових працях вітчизняних та іноземних науковців, таких як: І. Аксьонов, О. Артинов, С. Боняр, М. Біленький, М. Громов, В. Ільчук, Г. Кондратьєв, В. Коба, Ф. Кравець, В. Красв, Б. Параконський, Ю. Пашенко, Ю. Цветов, Є. Сич та ін. розглядалися проблемні питання транспортної галузі, в тому числі і річкового транспорту. Л. Бакалова, Н. Гринчук, О. Исип, А. Шапар у своїх працях приділяють увагу міському плануванню, переважаності транспортних шляхів великих міст. Проте, питання впровадження водного таксі залишається поза увагою вчених-дослідників.

Завдання дослідження. Завданням є дослідити доцільність введення в експлуатацію водного таксі у межах великого міста, зокрема у Києві – осередку бізнесу, науки, культури, освіти і туризму.

Основний матеріал дослідження. Передовий світовий досвід для створення сучасної транспортної інфраструктури, розвитку нових видів міського транспорту, в тому числі з використанням водних об'єктів, у місті використовується неактивно. Нажаль, підтримка розвитку водного таксі в регіоні на державному рівні не передбачена. Аналіз результатів вивчення світового ринку послуг водного таксі, а також наявних у Київському регіоні умов, достатніх для організації внутрішньоміських і приміських водних пасажирських перевезень з використанням маломірних суден, дозволяє вважати, що впровадження водного таксі буде сприяти подальшому розвитку транспортної інфраструктури міста за рахунок більш повноцінного використання водних об'єктів і буде сприяти досягненню наступних основних цілей:

- покращення транспортного обслуговування мешканців і гостей столиці;
- підвищенню туристичної привабливості міста і як наслідок, збільшенню числа вітчизняних та іноземних туристів;
- поліпшенню загального іміджу міста.

Таксі – найбільш зручний та швидкий вид транспорту. Головним завданням служб таксі є доставка клієнта з максимальним комфортом у вказане ним місце в найкоротші терміни. Зважаючи на незначний пасажиропотік у сегменті водного таксі, доцільно використовувати маломірні судна, які відрізняються простотою і економічністю в експлуатації, а не гліссіруючі катери або судна на підводних крилах, яким характерні високі експлуатаційні витрати і більш складна експлуатація. Маршрут перевезення – індивідуальний у кожному конкретному випадку. Водне таксі доречно використовувати у Київському регіоні, а також в інших регіонах України, що мають водні сполучення.

За радянських часів річкові пасажирські перевезення повністю були забезпечені суднами типу «Ракета» і «Метеор», що використовувались як річкові трамвайчики. Такі перевезення користувались значним попитом серед городян. За короткий час пасажирів діставались островів, дачних ділянок в Осокорках та у районі Київського водосховища. Судна, майже завжди, ходили з повним завантаженням. Нині такі судна використовувати не доцільно, через суттєві витрати на паливо і за відсутності державної підтримки такого виду перевезень. Більш економічними є маломірні судна пасажиромісткістю 3-5 чол.

Слід зазначити, що у Севастополі, Херсоні, Запоріжжі, Миколаєві, Дніпропетровську вже досить давно експлуатуються приватні катери у якості водного таксі, і на цей вид перевезень існує постійний попит. В Одесі планують запустити в експлуатацію водне таксі але й досі це питання знаходиться на стадії вирішення, хоча є зацікавлені інвестори з Саудівської Аравії, Нідерландів, Великобританії, Німеччини, Чехії та інших країн. Тим не менш, впровадження такого виду транспорту заплановано концепцією стратегічного розвитку Одеси до 2022 року.

З серпня 2010 року у Києві почало курсувати водне таксі – моторна яхта (розрахована на шість пасажирів, станція відправлення – «Оболонь») та понтонний човен (розрахований на дев'ять пасажирів, станція відправлення – «Березняки»). Вартість поїдки на даних суднах представлена у таблиці.

Таблиця

Вартість поїздки на водному таксі Києва у 2010 р.

Судно	Вартість поїздки, грн.		
	10 хв.	30 хв.	1 год.
Понтонний човен	10,00	150,00	300,00
Моторна яхта	15,00	200,00	400,00

Після навігації 2010 року мерією міста вирішено не експлуатувати водне таксі через збитковість, хоча спочатку на 2011 рік було заплановано спустити на воду більше десятка водних таксі [1].

Причини провалу даного проекту: висока вартість і обмежена кількість обладнаних зупинок, непродумана маркетингова стратегія. Висока вартість поїздки мала негативний вплив на попит на даний вид перевезень, що призвело до збитків, а занадто мала кількість обладнаних зупинок скоротила кількість місць, куди можна було дістатися на водному таксі.

На наш погляд, підвищити ефективність експлуатації водного таксі можна шляхом комплексної і спільної роботи держави і приватних компаній. Даний вид перевезень краще делегувати приватному бізнесу, але держава, зі свого боку, має забезпечити більш гнучку та лояльну систему оподаткування, таким чином стимулюючи розвиток водного таксі. Зекономлені кошти приватні компанії зможуть спрямувати на розвиток маркетингової діяльності (зокрема – на рекламу водного таксі), на закупівлю катерів, на надання якісних послуг з перевезень. Влада міста має реставрувати існуючі причальні споруди, або ж обладнати нові, з урахуванням необхідних вимог, наданих приватними компаніями, що вирішили експлуатувати водне таксі. За використання причальних споруд може бути встановлена орендна плата, яка б не відлякувала потенційних експлуатантів водного таксі. Такі заходи дозволять запровадити «здорову» конкуренцію на ринку водного таксі, що призведе до встановлення при-

вабливої плати за проїзд і, як наслідок, – залучення кінцевого споживача.

До недоліків наявної берегової інфраструктури, можна відвести наступне:

- наявні сходи/причали на набережних Дніпра – нечисленні і здебільшого розташовані в зонах з обмеженим доступом та/або віддалені від вузлів міського транспорту;
- відсутні бази для човнів, що мають відповідну інфраструктуру, необхідну для забезпечення стоянки та комплексного обслуговування суден водного таксі;
- відсутні сервісні центри для технічного обслуговування і ремонту маломірних суден.

Наявні об'єкти берегової інфраструктури, потрібно побудувати або модернізувати з метою забезпечення подальшого розвитку ринку послуг водного таксі у Київському регіоні. Пропозиції щодо підвищення ефективності використання водного таксі у Києві представлено на рисунку 1.



Рис. 1. Пропозиції щодо підвищення ефективності використання водного таксі у Київському регіоні

Думка про категоричну нерентабельність пасажирських річкових перевезень тим більш дивна на тлі успішних зарубіжних прикладів. Адже в багатьох містах світу річками курсують катери, що виконують роль водного таксі, наприклад у Венеції, Амстердамі, Лондоні, Бостоні, Балтіморі, Чикаго, Нью-Йорку, Берліні, Бангкоку, Стамбулі, Дубаї, Сідней, Токіо, Варшаві, Санкт-Петербурзі та ін. Водне таксі у цих містах ходить за встановленими маршрутами і за викликом, перевозить чималу кількість пасажирів і користується значним попитом серед місцевих жителів і, особливо, у туристів. Як приклад можна використовувати досвід Росії (Москва, Санкт-Петербург). У 2006 році урядом Москви прийнята постанова «Щодо розвитку водного таксі в Московському регіоні» N 1055-ПП від 27 грудня 2006 р., а з червня 2010 року у Санкт-Петербурзі почали активно експлуатувати водне таксі, завдяки державній підтримці і розробленій державній програмі. Такий вид перевезень вимагає значних фінансових коштів, тому без державної підтримки він не зможе розвиватись надалі. На наш погляд, КМДА повинна більш уважно поставитись до нового виду транспорту. Більш детально розробити стратегію розвитку міста Києва до 2025 року, у якій зараз немає інформації щодо водного таксі, хоча і говориться про необхідність впроваджувати інфраструктуру альтернативного транспорту [2. С.39].

Водна магістраль Києва ділить місто на дві частини, умовно їх називають «Лівий берег» і «Правий берег». Обидві частини міста густонаселені, але наявна транспортна інфраструктура, представлена автобусами, тролейбусами, трамваями, метро, маршрутними та приватними таксі, хоч і не в повній мірі, забезпечує переміщення пасажирів з одного берега на інший. Така ситуація ускладнює впровадження водного таксі, як постійного і ефективного учасника пасажирських перевезень. Але географія міста, все ж таки, допомагає в цьому, а за умови комплексного підходу, водне таксі буде мати успіх серед жителів міста і туристів.

Замовні перевезення маломірними суднами водного таксі дозволяють забезпечити пасажирські перевезення з будь-якого місця на берегах Дніпра в окремі точки в акваторії Київського регіону та рекреативно-розважальні поїздки на замовлення корпоративних користувачів і приватних осіб, включаючи прогулянки та розваги на воді, пікніки на островах тощо.

Проведений аналіз поточного стану послуг водного таксі на світовому ринку, в тому числі і поглиблене вивчення цього виду транспортних послуг у великих європейських мегаполісах, дозволив зробити такі основні висновки:

1. Ринок послуг водного таксі в Європейських країнах та США найбільшого розвитку досяг у великих мегаполісах, що мають значні внутрішньоміські акваторії і добре розвинену індустрію туризму. При цьому в більшості міст була відзначена висока ступінь інтеграції між ринком послуг водного таксі та індустрією в'їзного туризму (поїздка на водному таксі стала обов'язковою частиною туристичної програми перебування у місті).

2. Транспортні послуги у водному таксі, що полягають у перевезенні пасажирів з однієї точки в іншу, складають близько 25 % загального обсягу ринку, що не так вже й мало (для довідки: у цих країнах основний обсяг пасажирських перевезень на внутрішньому водному транспорті здійснюється поромним сполученням, тарифи на яке істотно нижчі, ніж на водне таксі, так як вони зазвичай субсидуються з міських джерел фінансування).

3. Основний обсяг маршрутних перевезень здійснюється з екскурсійно-прогулянковою метою, особливо в тих містах, де є хороший доступ/огляд місцевих визначних пам'яток з води.

4. Тарифи на послуги водного таксі варіюються істотно, і багато в чому залежать від класу суден, що використовуються, а також відстані перевезень. Найбільший обсяг послуг водного таксі надається суднами економ-класу, тарифи на які коливаються від 5\$ до 120\$ за одну поїздку.

5. За структурою флоту, що експлуатується, послуги водного таксі надаються з використанням маломірних суден (включаючи моторні човни, катери і яхти).

6. За типом суден, що використовуються у сегменті водного таксі, найбільший обсяг послуг надається суднам, які відрізняються простотою і економічністю в експлуатації. Значно рідше, як водне таксі, використовуються гліссіруючі катери або судна на підводних крилах.

7. Аналіз середньогалузевої структури собівартості компаній операторів водного таксі свідчить про високу частину витрат на заробітну плату та оборотні матеріали (головним чином, паливо), що складають близько 30 % і 32 % від обороту, відповідно. У цілому, сегмент водного таксі характеризується відносно низьким рівнем середньогалузевої рентабельності, що становить близько 10 % від обороту.

8. Водне таксі, як самостійний напрям бізнесу, характеризується високою залежністю від негативних впливів зовнішніх чинників, наприклад, таких, як підвищення цін на паливо, погіршення загальної економічної ситуації, скорочення обсягу в'їзного туризму, які, як правило, призводять до скорочення загального обсягу ринку послуг водного таксі [3. С.4].

Нами розроблено організаційно-функціональну схему впровадження водного таксі у місті Києві, у якій представлено зв'язки між міською владою, експлуатантами водного таксі та іншими суб'єктами, які повинні бути задіяні у реалізації даної пропозиції, а також функції, що мають ними виконуватись – рисунок 2.

Ключову роль у реалізації маркетингової стратегії розвитку водного таксі має виконувати диспетчерська служба, в функції якої будуть входити прийом, обробка та забезпечення виконання заявок на перевезення, а також надання інформації користувачам щодо перевезень, що здійснюються маломірними суднами водного таксі. Диспетчерська служба координуватиме роботу усіх можливих експлуатантів водного таксі

В якості основних елементів маркетингової стратегії для просування послуг водного таксі на ринку ми пропонуємо використовувати такі основні засоби:



Рис. 2. Організаційно-функціональна схема впровадження водного таксі у місті Києві:

* станції для стоянки і обслуговування катерів водного таксі, станції заправки паливом, причальні споруди для посадки/висадки пасажирів;

** контроль за підготовкою водіїв маломірних суден та отриманням ліцензії на здійснення господарської діяльності з перевезення пасажирів річковим транспортом – Дозвільно-ліцензійний відділ «Укрморрічінспекції»;

*** здійснюється Державним судновим реєстром «Укрморрічінспекції»

- створити спеціальний сайт в Інтернеті для розміщення реклами, інформації щодо напрямків і розкладу руху суден, а також щодо тарифів на послуги водного таксі і вчасно надавати

всю інформацію на єдиний транспортний веб-портал міста Києва (створення веб-порталу заплановано стратегічним розвитком міста Києва до 2025 року [2. С.39]);

- забезпечити роботу телефонного центру для прийому заявок та надання інформації за запитом користувачів;
- розміщувати рекламу послуг водного таксі у засобах масової інформації, засобах зовнішньої реклами, на вуличних щитах, у/на громадському транспорті та на перетяжках на основних магістралях міста;
- налагодити співпрацю з туроператорами для організації замовних екскурсійно-прогулянкових поїздок туристів, які відвідують місто, з використанням суден водного таксі.

Оператори повинні практикувати єдині для кінцевих користувачів тарифи на послуги водного таксі, які, як показали результати дослідження, не повинні перевищувати 100 грн./год./пасажир.

Для розвитку довгострокового співробітництва, туроператорам повинні надаватися спеціальні знижки від єдиного тарифу, а також виплачуватися додаткові бонуси за досягнення певного обсягу замовлень.

Індивідуальні експлуатанти водного таксі будуть мати різні обсяги реалізації в залежності від ефективності і інтенсивності їх діяльності, а також від типу експлуатованого судна.

Для підвищення рентабельності даного виду перевезень, необхідно позиціонувати водне таксі на ринку, як зручний засіб пересування саме для мешканців міста, чому має сприяти гнучкий графік роботи та оптимальні ціни на проїзд.

Враховуючи те, як довго можуть вестись ремонтні та будівельні роботи з обладнання причалів для суден водного таксі, а також те, що їх можуть встановити у не задовільній кількості, пропонується вводити в експлуатацію катера здатні підходити до берега, що не обладнані причальними спорудами. Ринку пропонує велику кількість таких суден, виготовлених в основному із склопластику і морського алюмінію, що забезпечує про-

дукції довговічність, високу міцність і надійність при експлуатації. Вартість коливається від 7000-8000 \$ і більше; пасажиромісткість – 3-5 чол.; обладнанні двигунами, що споживають приблизно 0,27-0,28 л/к.с./год. – це близько 20 л/100 км. при додержанні оптимальних швидкостей руху.

Основні зупинки водного таксі мають бути пов'язані з міським наземним транспортом і розміщуватись у густонаселених районах міста на правому і лівому берегах. За допомогою диспетчерської служби катери будуть викликатись у будь-яке місце на Дніпрі чи Десні.

Висновки. Затори на дорогах у сучасних мегаполісах надзвичайно ускладнюють і уповільнюють пересування пасажирів. У Києві, який в значній мірі розташований вздовж узбережжя Дніпра і прилеглих до нього, у великій кількості, рекреаційних зонах (дачні кооперативи, зони загального відпочинку городян), економічно доцільно використовувати новий вид пасажирського транспорту – водне таксі, що зможе забезпечити перевезення жителів міста і туристів швидко та комфортно, і частково розвантажити міський наземний транспорт. Результати впровадження водного таксі дозволять підвищити ефективність діяльності транспортної інфраструктури міста і якості обслуговування пасажирів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Браткова А. На таксі по Днепру за 150 грн. / А. Браткова // Газ. Сьогодні. – 2010. – 17 августа. – С.10
2. Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року / КМДА // 2011. – 90 с.

3. *Правительство Москвы. Постановление N 1055-ПП
О развитии водного такси в Московском регионе //*
<http://www.100taxi.com>. – 2006. – 27 дек. – 19 с.

Стаття надійшла до редакції 04.06.2012

Рецензенти:

– кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри
«Економіка підприємства і підприємництво на морському
транспорті» Одеського національного морського університету
Ю.О. Наврозова;

– кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри
перевезень і маркетингу Київської державної академії водного
транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного
О.М. Тимощук.