



У К Р А І Н А
О Д Е С Ь К А О Б Л А С Н А Р А Д А

Р І Ш Е Н Н Я

**Про затвердження Концепції розвитку пасажирських автоперевезень
в Одеській області на період до 2015 року**

Відповідно до пункту 16 статті 43 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» та статті 14 Закону України «Про автомобільний транспорт», з метою поліпшення якості забезпечення населення області пасажирськими автоперевезеннями, вдосконалення внутрішньообласної маршрутної мережі, створення умов для підвищення інвестиційної привабливості автомобільної галузі обласна рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити Концепцію розвитку пасажирських автоперевезень в Одеській області на період до 2015 року (додається).
2. Контроль за виконанням рішення покласти на постійну комісію обласної ради з питань транспорту і шляхів.

Голова обласної ради

М.Л. Скорик

6 червня 2008 року

№ 527-V

Додаток
до рішення обласної ради
від 6 червня 2008 року
№ 527-V

Концепція
розвитку пасажирських автоперевезень
в Одеській області
на період до 2015 року

Зміст

1. Загальні положення-	4
1.1. Мета створення Концепції	- 4
1.2. Характеристика області	- 4
1.3. Роль пасажирських автоперевезень	- 7
2. Аналіз стану пасажирських перевезень	- 8
2.1. Кількість та протяжність маршрутів, обсяги перевезень	- 8
2.2. Щільність маршрутної мережі	- 14
2.3. Характеристика режимів руху та типів автобусів	- 15
2.4. Характеристика перевізників	- 16
2.5. Основні напрямки пасажиропотоків і охоплення населених пунктів автобусним сполученням	- 17
3. Розвиток та вдосконалення маршрутної мережі	- 19
3.1. Реєстр маршрутної мережі, вимоги, порядок формування	- 19
3.2. Формування загальної схеми руху, основні та допоміжні маршрутні магістралі	- 19
3.3. Вимоги до організації руху маршрутною мережею, класи автобусів та режими руху	- 21
3.4. Охоплення автобусним сполученням населених пунктів, методи та вимоги	- 22
4. Розвиток та удосконалення маршрутної інфраструктури, мережі автовокзалів і автостанцій	- 24
4.1. Поняття маршрутної інфраструктури, вимоги щодо організації та розташування її об'єктів	- 24
4.2. Мережа автостанцій та її розвиток, класифікація автостанцій	- 25
4.3. Диспетчеризація та централізований продаж квитків	- 28
5. Забезпечення якості пасажирських автоперевезень	- 29
5.1. Критерії якості пасажирських автоперевезень	- 29
5.2. Вимоги до рухомого складу та його використання на різних видах перевезень	- 31
5.3. Режими руху, умови, вимоги, співвідношення	- 32
6. Вдосконалення економічних відносин	- 35
6.1. Умови ефективного економічного функціонування	- 35
6.2. Інвестиційна політика	- 36
6.3. Тарифна політика	- 38
6.4. Компенсаційна політика	- 40

7. Науково-технічне, технологічне та інформаційне забезпечення пасажирських автоперевезень	- 44
7.1. Основні напрями	- 44
7.2. Автоматизовані системи диспетчерського управління, обліку та контролю	- 45
8. Безпека пасажирських автоперевезень	- 47
9. Охорона навколишнього середовища	- 50
10. Кадрова політика, підготовка та перепідготовка кадрів	- 52
11. Заключні положення	- 54

Загальні положення

1.1. Мета створення концепції

Концепція розвитку пасажирських автоперевезень в Одеській області (у подальшому – Концепція) є стратегічним документом, який на основі аналізу сучасного стану пасажирських автоперевезень визначає основні засади, напрями та цілі їх подальшого розвитку в Одеській області на період до 2015 року.

Концепція спрямована на вдосконалення регіональної транспортної політики, яка необхідна для доповнення і коригування дій ринкових механізмів з метою забезпечення ефективного формування ринку транспортних послуг, що відповідає суспільним інтересам.

Засади Концепції реалізуються шляхом розробки, затвердження та реалізації відповідних короткострокових та середньострокових програм (підпрограм), зокрема, у напрямках розвитку та вдосконалення маршрутної мережі, мережі автовокзалів і автостанцій, маршрутної інфраструктури, якості перевезень, оптимізації структури рухомого складу та вимог до перевізників, вдосконалення інвестиційної, тарифної, компенсаційної та кадрової політики, безпеки руху, охорони навколишнього середовища тощо.

Концепція має за мету:

1. Створення умов для транспортного забезпечення подальшого економічного та соціального розвитку Одеської області та України в цілому.
2. Подальше зростання рівня забезпеченості населення регіону якісними пасажирськими транспортними послугами.
3. Забезпечення поетапної реалізації інституціональних перетворень в транспортному секторі економіки на основі вдосконалення системи управління галуззю, розмежування функцій державного і господарського управління, реформування форм власності і розвитку конкурентного середовища на ринку транспортних послуг.
4. Прискорення модернізації виробничо-технічної бази транспортного комплексу, вихід його на сучасний техніко-технологічний рівень, формування нових підходів в інноваційній політиці.
5. Прискорення інтеграції транспортного комплексу до Європейської транспортної системи на принципах європейської транспортної політики, наближення до міжнародних стандартів, технічних, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог у сфері транспортної діяльності.

1.2. Характеристика області

Одеська область має велике значення для України як великий промисловий, сільськогосподарський, транспортний, науковий, курортний та культурний центр. Одеський регіон межує з 3-ма областями: Вінницькою, Кіровоградською та Миколаївською. На заході Одещини проходить державний кордон з Молдовою та Румунією. Таким чином, географічна

особливість регіону визначається, в першу чергу, його приморським та прикордонним розташуванням.

В області діють близько 500 промислових підприємств і понад 700 малих промислових підприємств, а також 8 морських портів.

Територія Одеської області складає 33,3 тис. кв.км. Населення Одеської області складається з 2 390,9 тис. осіб, які проживають у 1183-х населених пунктах, з яких – 52 є містами та селищами міського типу (смт), а – 1 131 – сільські населені пункти (снп).

Адміністративно до складу Одеської області входить м. Одеса – обласний центр, міста обласного підпорядкування - Білгород-Дністровський, Ізмаїл, Іллічівськ, Котовськ, Теплодар, Южне, а також 26 районів.

Особливе місце в регіоні займає місто Одеса – обласний адміністративний центр, третє за величиною місто в Україні, один з потужніших промислових, наукових, культурних та торговельних центрів європейського значення. З населенням майже 1 млн. мешканців місто займає площу більше 160 км² і є одним з найбільших транспортних, культурних, туристичних та історичних обласних центрів в Україні, найбільшим портом на узбережжі Чорного моря і має щільність населення одну з найбільших у Європі. Місто складається з 4-х адміністративних районів, що територіально об'єднують понад 887 проспектів, вулиць та провулків.

Характеристика адміністративних одиниць області за площею та населенням:

	Площа		Кількість осіб	
	тис. км ²	%	тис.	%
Одеська область	33,313	100	2390,9	100
м. Одеса	0,163	0,490	994,2	41,6
м. Білгород-Дністровський	0,081	0,090	57,2	2,4
м. Ізмаїл	0,053	0,200	78,5	3,3
м. Іллічівськ	0,025	0,070	68,1	2,8
м. Котовськ	0,015	0,040	40,5	1,7
м. Теплодар	0,003	0,009	9,7	0,4
м. Южне	0,012	0,003	25,9	1,1
райони				
Ананьївський	1,050	3,2	30,3	1,3
Арцизький	1,379	4,1	48,1	2,0
Балтський	1,317	4,0	45,8	1,9
Білгород-Дністровський	1,852	6,0	60,6	2,5
Біляївський	1,436	4,5	98,0	4,1
Березівський	1,637	4,9	34,7	1,5
Болградський	1,364	4,1	70,5	3,0

Великомихайлівський	1,436	4,3	31,4	1,3
Іванівський	1,162	3,4	27,8	1,2
Ізмаїльський	1,194	3,6	52,8	2,2
Кілійський	1,359	4,1	55,6	2,3
Кодимський	0,818	2,5	32,2	1,3
Комінтернівський	1,487	4,4	68,6	2,9
Котовський	1,037	3,1	28,9	1,2
Красноокнянський	1,013	3,0	21,4	0,9
Любашівський	1,100	3,3	32,0	1,3
Миколаївський	1,093	3,2	18,2	0,8
Овідіопольський	0,815	2,4	65,1	2,7
Ренійський	0,861	2,6	38,4	1,6
Роздільнянський	1,368	4,1	56,1	2,3
Савранський	0,618	1,9	20,9	0,9
Саратський	1,475	4,4	47,7	2,0
Тарутинський	1,874	5,6	42,9	1,8
Татарбунарський	1,748	3,4	40,2	1,7
Фрунзівський	0,956	2,9	20,3	0,8
Ширяївський	1,502	4,5	28,3	1,2

На балансі Служби автомобільних доріг в Одеській області станом на 01.01.2007р. утримується 8 237 км доріг загального користування, в т.ч. з твердим покриттям – 8 018,1 км (що становить 97,3%), ґрунтові – 218,9 км (2,7%).

За народногосподарським значенням автомобільні дороги розподіляються на:

- дороги державного значення (магістральні) – 715,4 км (8,7%) від загальної протяжності),

- дороги місцевого значення – 7 521,6 км (91,3%) від загальної протяжності).

До місцевих доріг відносяться:

- територіальні – 2 135,7 км (28,4%);
- районні – 4 380,1 км (58,2%);
- сільські – 1 005,8 км (13,4%).

З 1 131 сільського населеного пункту - 30 не мають під'їздів з твердим покриттям.

1.3. Роль пасажирських автоперевезень

Зважаючи на виробниче, рекреаційне, культурне та транспортне значення регіону, задоволення потреб населення у пасажирських транспортних кореспонденціях, більшість яких припадає на автоперевезення, має важливе соціально-економічне значення. Забезпеченість території добре розвиненою транспортною системою служить одним з важливих факторів залучення населення до виробництва, а також задоволення їх соціальних потреб.

Вирішальну роль в організації пасажирських перевезень відіграє ефективна реалізація державної транспортної політики в галузі пасажирського автомобільного транспорту на території області. Ця реалізація здійснюється через законодавство України, нормативно-правову і нормативно-технічну базу, удосконалення системи державного управління, управління державною власністю (об'єктами інфраструктури, підприємствами галузі автомобільного транспорту) та державного регулювання в сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємства. Вона закладає основу для вирішення завдань фінансового забезпечення окремих видів перевезень, а також повинна сприяти визначенню щодо планів діяльності в цій галузі окремих суб'єктів підприємницької діяльності та інвесторів.

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.

2. Аналіз стану пасажирських перевезень

2.1. Кількість та протяжність маршрутів, обсяги перевезень

Кількість та протяжність маршрутів є одними із узагальнених показників, що характеризують стан забезпечення населення пасажирськими перевезеннями.

В Одеській області функціонує 917 маршрутів загального користування (окрім міжобласних та міжнародних) загальною довжиною 70 289 км.:

у т.ч.

- 137 міських – загальною довжиною 5 024 км,
- 361 приміський внутрішньорайонний – загальною довжиною 8 568 км,
- 26 приміських міжрайонних – загальною довжиною 966 км,
- 393 міжміських – загальною довжиною 5 5731 км.

Розподіл маршрутів за показниками:

	Кількість маршрутів		Протяжність маршрутів	
	од.	%	км	%
Одеська область	917	100	70 289	100
м. Одеса в т.ч.	411	44,8	49 114	70
міські	106	11,5	4 518	6,4
приміські	10	1	346	0,4
міжміські	295	32	44 250	6,3
м. Білгород-Дністровський в т.ч.	52	5,6	2 407	3,4
міські	7	0,7	105	0,1
приміські	33	3,5	986	1,4
міжміські	12	1,3	1 316	1,9
м. Ізмаїл в т.ч.	74	8,0	3 749	5,3
міські	21	2,2	210	0,3
приміські	24	2,6	771	1,1
міжміські	29	3,1	2 768	3,9
м. Іллічівськ в т.ч.	23	2,5	712	1,0
міські	5	0,5	96	0,1
приміські	17	1,7	527	0,7
міжміські	1	0,1	89	1,2
м. Котовськ в т.ч.	54	5,8	2 129	3
міські	9	0,9	90	0,1
приміські	35	3,8	1 046	1,4
міжміські	10	1,0	993	1,4
м. Теплодар в т.ч.	14	1,5	957	1,4
приміські	3,0	0,1	97	0,1
міжміські	11	1,1	860	1,2
м. Южне в т.ч.	10	1,5	387	0,5
міські	1	0,1	5	0,07
приміські	7	0,7	243	0,3
міжміські	2	0,4	139	0,1
Райони				
Ананьївський в т.ч.	17	1,8	1 602	2,2
приміські	10		198	0,2

міжміські	7	1,0	1 404	2,0
Арцизький в т.ч.	70	7,6	8 474	12,0
приміські	17	1,8	510	0,7
міжміські	53	5,7	7 964	11,3
Балтський в т.ч.	28	3,0	2 174	3,1
приміські	19	2,0	379	0,5
міжміські	9	0,9	1 795	2,6
Білгород-Дністровський в т.ч.	62	6,7	3 539	5,0
міські	7	0,7	105	0,15
приміські	28	3,0	616	0,9
міжміські	27	2,9	2 713	3,9
Біляївський в т.ч.	65	7,0	3 228	4,6
приміські	7	0,7	154	0,2
міжміські	58	6,3	3 074	4,4
Березівський в т.ч.	30	3,2	1 316	1,9
приміські	24	2,6	528	0,8
міжміські	6	0,6	788	1,1
Болградський в т.ч.	49	5,3	5 036	7,2
приміські	29	3,2	638	0,9
міжміські	20	2,2	4 398	6,6
Великомихайлівський в т.ч.	30	3,2	1 431	2,0
приміські	19	2,0	285	0,4
міжміські	11	1,2	1 146	1,6
Іванівський в т.ч.	20	2,2	1 369	2,0
приміські	3	0,3	94	0,1
міжміські	17	1,9	1 275	1,8
Ізмаїльський в т.ч.	78	8,5	7 463	10,6
міські	21	2,3	210	0,3
приміські	24	2,6	601	0,9
міжміські	33	3,6	6 652	9,5
Кілійський в т.ч.	17	1,9	3 550	5,0
приміські	1	0,1	31	0,04
міжміські	16	1,7	3 519	5,0
Кодимський в т.ч.	14	1,5	294	0,4
приміські	14	1,5	294	0,4

Комінтернівський в т.ч.	44	4,8	335	0,4
міські	1	0,1	5	0,007
приміські	12	1,3	330	0,4
міжміські	31	3,3	1 705	2,4
Котовський в т.ч.	55	5,9	2 846	4
міські	9	0,5	90	0,1
приміські	36	3,9	556	0,74
міжміські	10	1	2 200	3,1
Красноокнянський в т.ч.	15	1,6	1 849	2,6
приміські	7	0,7	215	0,25
міжміські	8	0,3	1 634	2,3
Любашівський в т.ч.	17	1,9	1 160	1,7
приміські	13	1,4	392	0,6
міжміські	4	0,4	768	1,1
Миколаївський в т.ч.	17	1,6	2 190	3,1
приміські	4	0,4	117	0,2
міжміські	13	1,4	2 073	2,9
Овідіопольський в т.ч.	35	3,8	1 150	1,6
міські	5	0,5	96	1,4
приміські	5	0,5	154	0,2
міжміські	25	2,7	900	1,3
Ренійський в т.ч.	22	2,4	5 197	7,4
приміські	5	0,5	111	0,2
міжміські	17	16	5 086	7,2
Роздільнянський в т.ч.	29	3,1	1 751	2,5
приміські	17	1,6	544	0,8
міжміські	12	1,3	1 207	1,7
Савранський в т.ч.	13	1,4	1 435	2,0
приміські	7	0,8	115	0,2
міжміські	6	0,6	1 320	1,9
Саратський в т.ч.	18	2	1 262	1,8
приміські	12	1,3	297	0,4
міжміські	6	0,6	965	1,4
Тарутинський в т.ч.	21	2,2	1 528	2,2
приміські	16	1,7	528	0,8

міжміські	5	0,5	1 053	1,5
Татарбунарський в т.ч.	26	2,8	1 862	2,6
приміські	20	2,1	606	0,9
міжміські	6	0,6	1 256	1,8
Фрунзівський в т.ч.	11	1,2	815	1,2
приміські	6	0,6	179	1,2
міжміські	5	0,5	636	0,9
Ширяївський в т.ч.	28	3	2 915	6,1
приміські	10	1,0	252	0,4
міжміські	18	2	2 663	3,8

Розподіл обсягів перевезень у розрізі адміністративних одиниць Одеської області:

	Пасажири		Пасажирообіг	
	тис.	%	млн.пас-км	%
Одеська область	199 301,9	100,0	3 431,6	100,0
м. Одеса	14 7373,2	73,94	2 418,7	70,48
м. Білгород-Дністровський	5 930,0	2,98	71,6	2,09
м. Ізмаїл	8 543,5	4,29	171,6	5,00
м. Іллічівськ	4 903,2	2,46	64,7	1,89
м. Котовськ	8 453,9	4,24	133,5	3,89
м. Теплодар	2,3	0,00	0,1	0,00
м. Южне	2 691,0	1,35	43,3	1,26
Райони				
Ананьївський	214,5	0,11	13,5	0,39
Арцизький	3 506,7	1,76	63,7	1,86
Балтський	1 006,2	0,50	20,5	0,60
Білгород-Дністровський	6 131,3	3,08	72,4	2,11
Біляївський	821,5	0,41	22,0	0,64
Березівський	361,5	0,18	9,9	0,29
Болградський	1 579,7	0,79	51,5	1,50
Великомихайлівський	445,0	0,22	16,5	0,48
Ізмаїльський	466,7	0,23	9,0	0,26
Кілійський	152,8	0,08	9,7	0,28
Кодимський	304,6	0,15	12,4	0,36

Комінтернівський	138,9	0,07	11,4	0,33
Котовський	591,5	0,30	12,9	0,38
Красноокнянський	121,6	0,06	3,7	0,11
Любашівський	96,6	0,05	1,7	0,05
Миколаївський	155,0	0,08	5,6	0,16
Овідіопольський	1 374,6	0,69	56,8	1,66
Ренійський	705,3	0,35	18,1	0,53
Роздільнянський	583,7	0,29	15,5	0,45
Савранський	303,7	0,15	9,5	0,28
Саратський	395,4	0,20	17,8	0,52
Тарутинський	473,5	0,24	17,8	0,52
Татарбунарський	858,0	0,43	30,2	0,87
Фрунзівський	429,2	0,22	14,5	0,42
Ширяївський	187,1	0,09	12,0	0,35

Середня транспортна рухомість (кількість поїздок на одного мешканця) складає 83,4 поїздки. Оскільки транспортна рухомість по м. Теплодар, а також по Кілійському, Комінтернівському, Красноокнянському та Любашівському районах значно нижче за середню, необхідно провести відповідні дослідження з точки зору доцільності збільшення кількості та протяжності маршрутів у цих регіонах.

Перевезення пасажирів у місті Одеса здійснюються автомобільним та електротранспортом. Для забезпечення попиту населення в перевезеннях у місті функціонує 137 маршрутів загального користування, в тому числі – 106 автобусних (влітку – 10 додаткових), 20 трамвайних, 11 тролейбусних маршрутів.

На міських пасажирських автобусних маршрутах загального користування перевезення пасажирів здійснюють понад 2,6 тис. рухомого складу, в тому числі 2,1 тис. автобусів та 0,5 тис. трамваїв і тролейбусів.

Перевезення здійснюються на автобусних маршрутах загального користування в звичайному та експресному режимах руху, а також в режимі маршрутного таксі.

В звичайному режимі руху перевезення здійснюються на 45 автобусних маршрутах із забезпеченням перевезення всіх пільгових категорій населення міста.

У зв'язку з тим, що місто територіально розташоване вздовж узбережжя Чорного моря, й особливістю є те, що центральна його частина характеризується вузькими вулицями і не підлягає реконструкції, тому що має статус історико-архітектурної пам'ятки, а кількість транспортних засобів постійно збільшується та на сьогоднішній день сягає 150 авто на

1 000 мешканців, проблемними питаннями в організації руху пасажирського транспорту є:

- надмірна завантаженість центральної частини міста особистим, громадським та спеціальним (технологічним) транспортом;
- велика кількість заторів на вулицях міста з причини їх низької пропускну здатності та потреби у вдосконаленні організації дорожнього руху;
- відсутність швидкісних видів (ліній) громадського транспорту для забезпечення зв'язку віддалених (спальних) районів міста з центральною його частиною;
- потреба у будівництві додаткових сучасних дорожніх розв'язок та паркінгів;
- недостатній рівень впровадження автоматизованих засобів регулювання дорожнього руху та інші.

Внаслідок цього:

- в місті нараховується понад 300 місць концентрації дорожньо-транспортних пригод;
- довгострокове перебування транспортних засобів з працюючим двигуном на перехрестях та в заторах негативно впливає на стан навколишнього середовища;
- водії вимушені припарковувати транспортні засоби безпосередньо на проїжджій частині, займаючи при цьому 1-2 смуги, що значно звужує проїжджу частину та обмежує її пропускну здатність;
- перевезення пасажирів здійснюється з порушенням розкладів руху.

2.2. Щільність маршрутної мережі

Щільність маршрутної мережі (відношення загальної протяжності маршрутів до відповідної площі) у цілому по Одеській області складає 2,1 км/км². Цей показник також характеризує рівень забезпечення населення послугами пасажирського автотранспорту. Значення цього показника у розрізі адміністративних одиниць наведено у таблиці.

	Щільність маршрутної мережі	
	км/км ²	% до середнього значення по області у цілому
Одеська область	2,1	100
м. Одеса	27,7	1 319
м. Білгород-Дністровський	1,3	61
м. Ізмаїл	4,0	190
м. Іллічівськ	3,84	183
м. Котовськ	6,0	285

м. Южне	0,4	19
Райони		
Ананьївський	1,5	71
Арцизький	6,1	290
Балтський	1,7	80
Білгород-Дністровський	1,9	90
Біляївський	2,2	104
Березівський	0,8	38
Болградський	3,7	176
Великомихайлівський	1,0	48
Іванівський	1,2	57
Ізмаїльський	6,3	300
Кілійський	2,6	124
Кодимський	0,4	19
Комінтернівський	0,2	10
Котовський	2,7	129
Красноокнянський	1,8	86
Любашівський	1,1	52
Миколаївський	2,0	95
Овідіопольський	1,4	70
Ренійський	6,0	286
Роздільнянський	1,3	62
Савранський	2,3	110
Саратський	0,9	43
Тарутинський	0,8	38
Татарбунарський	1,1	52
Фрунзівський	0,9	43
Ширяївський	1,9	90

Оскільки щільність маршрутної мережі по Березівському, Великомихайлівському, Кодимському, Комінтернівському, Саратському, Тарутинському та Фрунзівському районах значно нижче за середню та недостатньо корелює з кількістю населення, необхідно провести відповідні дослідження з точки зору можливості та доцільності збільшення цього показника.

2.3. Характеристика режимів руху та типів автобусів

Регулярні пасажирські перевезення в Одеській області здійснюються в усіх режимах руху – звичайному, експрес та маршрутного таксі.

Звичайний режим руху, що забезпечує надання соціально значущих послуг пасажирським автотранспортом, застосовується на всіх типах маршрутів – міських, приміських, міжміських.

Застосування експресного режиму руху значно обмежене, але він також використовується на всіх типах маршрутів.

Значно ширше застосовуються перевезення у режимі маршрутного таксі. Цей режим широко використовується на міських автобусних перевезеннях (перш за все, у м. Одеса), а також на приміських автобусних перевезеннях. Згідно з вимогами ст.1 Закону України “Про автомобільний транспорт” застосування маршрутного таксі на міжміських автобусних перевезеннях повинно бути виключене.

Автобусні перевезення в Одеській області здійснюються практично усіма типами та класами автобусів - малої, середньої та великої місткості, та, відповідно, класів А; В; І; ІІ; ІІІ згідно з положеннями Женевської Угоди 1958 року (995-343) та Правилами ЄЕК ООН, що до неї додаються.

Розподіл автобусів, що використовуються на регулярних автобусних перевезеннях, за їх класом виглядає наступним чином:

- клас А – 11 відсотків;
- клас В – 64 відсотки;
- клас І – 6 відсотків;
- клас ІІ – 13 відсотків;
- клас ІІІ – 6 відсотків.

За терміном експлуатації автобуси розподіляються таким чином:

- 1-3 років - 10 відсотків;
- 4-7 років - 12 відсотків;
- 8-10 років - 23 відсотки;
- понад 10 років - 55 відсотків.

Така структура рухомого складу не відповідає сучасним вимогам та повинна бути поліпшена. Контрольні показники щодо структури рухомого складу наведені у п.п. 5.2.

2.4. Характеристика перевізників

Регулярні пасажирські перевезення в Одеській області здійснюються 148 перевізниками. До їх складу входять 72 підприємства, а також 76 приватних підприємств. Перевізники здійснюють свою діяльність відповідно

до договорів, укладених з організаторами перевезень (замовниками), на підставі рішень відповідних конкурсних комітетів.

За кількістю автобусів, що ними використовуються, перевізники розподіляються наступним чином:

- до 10 автобусів - 63 відсотки;
- 11- 50 автобусів - 30 відсотків;
- 51-100 автобусів - 5 відсотків;
- більше 100 автобусів - 2 відсотки.

При цьому 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 30 відсотків перевізників.

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

Окрім власних транспортних засобів, перевізниками при обслуговуванні маршрутів у великій кількості використовуються також, так звані, "залучені" транспортні засоби, які належать іншим підприємствам та приватним підприємцям. Таке залучення здійснюється, як правило, 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 укласти з ними договори на максимальний термін.

2.5. Основні напрямки пасажиропотоків і охоплення населених пунктів автобусним сполученням

Формування пасажиропотоків залежить від:

- потреби в кореспонденціях між відповідними населеними пунктами та іншими пасажироутворюючими об'єктами;
- наявності автомобільних магістралей;
- організації руху між населеними пунктами та іншими пасажироутворюючими об'єктами в межах потреби у відповідних кореспонденціях.

Основні пасажиропотоки існують на напрямках, що забезпечують зв'язок між районними центрами, іншими відносно великими населеними пунктами та обласним центром, а також на напрямках, що забезпечують

зв'язок між районними центрами та зв'язок інших населених пунктів з районними центрами.

Автобусним сполученням в Одеській області охоплено 941 населений пункт (80%), у тому числі по районах:

Перелік районів	Кількість населених пунктів, охоплених автобусним сполученням	% охоплення
Ананьівський	28	85
Арцизький	26	100
Балтський	31	76
Білгород-Дністровський	57	100
Біляївський	46	92
Березівський	60	94
Болградський	21	100
Великомихайлівський	62	76
Іванівський	41	89
Ізмаїльський	23	100
Кілійський	17	89
Кодимський	13	50
Комінтернівський	61	92
Котовський	50	82
Красноокнянський	35	69
Любашівський	42	72
Миколаївський	25	52
Овідіопольський	26	100
Ренійський	8	100
Роздільнянський	55	64
Савранський	19	90
Саратський	36	95
Тарутинський	38	75
Татарбунарський	34	94
Фрунзівський	42	79
Ширяївський	47	64

З метою поліпшення стану охоплення населених пунктів автобусним сполученням необхідно здійснити заходи щодо додаткового розширення маршрутної мережі на підставі переліку населених пунктів, де існує потреба і

можливості забезпечення автобусного сполучення - перш за все, у Кодимському, Красноокнянському, Миколаївському та Ширяївському районах.

3. Розвиток та вдосконалення маршрутної мережі

3.1. Реєстр маршрутної мережі, вимоги, порядок формування

Згідно із ст.14 Закону України “Про автомобільний транспорт” формування та ведення реєстру міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування, які не виходять за межі території області (внутрішньообласних маршрутів), покладається на обласну державну адміністрацію, яка затверджує мережу і паспорти міжміських та приміських автобусних маршрутів, що не виходять за межі території області (внутрішньообласних маршрутів).

Формування та ведення реєстру міських автобусних маршрутів загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту, який затверджує мережу і паспорти міських автобусних маршрутів.

Реєстр в обов'язковому порядку повинен включати повний перелік відповідних автобусних маршрутів із зазначенням типу маршруту (міський, приміський внутрішньорайонний, приміський міжрайонний, міжміський), режимів руху (звичайний, експрес, маршрутного таксі), довжини маршруту у прямому і зворотному напрямках, часу виконання рейсу, розкладу руху, таблиці вартості проїзду тощо.

За ознаками типів маршрутів та режимів руху повинна бути можливість здійснення відповідної вибірки.

Доцільно також мати у реєстрі інформацію щодо перевізників, які обслуговують відповідні маршрути, відповідну інформацію з паспорта маршруту, а також його схему.

Крім того, реєстр внутрішньообласних маршрутів повинен надавати можливість розробки розкладів руху для нових маршрутів, а також коригування розкладів руху для маршрутів діючих. Ці операції повинні здійснюватися з урахуванням отриманої з реєстру інформації щодо часу відправлення з відповідних зупинок (автостанцій) автобусів за іншими маршрутами відповідного напрямку.

З вищенаведеного зрозуміло, що реєстр повинен бути створений у вигляді комп'ютерної бази даних з комплексом відповідного програмного забезпечення.

3.2. Формування загальної схеми руху, основні та допоміжні маршрутні магістралі

Загальна схема руху по області складається:

- з мереж міських автобусних маршрутів в межах міст;

- з мереж внутрішньорайонних автобусних маршрутів в межах районів як адміністративних одиниць області (схеми маршрутних магістралей області наведені у додатку до Концепції);

- з мережі приміських, міжрайонних та внутрішньообласних міжміських маршрутів області.

Мережі міських автобусних маршрутів повинні забезпечити ретурні кореспонденції між основними пасажироутворюючими точками міста.

Мережі приміських, внутрішньорайонних маршрутів повинні забезпечувати зв'язок снп з населеними пунктами, де розташовані відповідні сільські ради, та районними центрами, а також зв'язок між смт.

Мережа приміських, міжрайонних та внутрішньообласних міжміських маршрутів області повинна забезпечити зв'язок між районними центрами, містами та смт, а також зв'язок районних центрів з обласним центром м. Одеса, тобто забезпечити перевезення мешканців кожного населеного пункту відповідно до їх потреби.

Таким чином, загальна мережа внутрішньообласних автобусних маршрутів повинна забезпечити перевезення за схемою: снп – райцентр – обласний центр.

Внутрішньообласна автобусна мережа складається з магістральних мереж, у тому числі мереж, які забезпечують перевезення в міжобласному та міжнародному сполученнях, а також мереж, які забезпечують перевезення між районами області, та інших мереж.

До магістральних мереж, тобто основних маршрутних магістралей, належать:

1. Рені, Болград, Кирнички, Сарата, Маяки, Одеса.
2. Болград, Тарутине, Арциз, Сарата.
3. Монаші, Білгород-Дністровський, Одеса.
4. Іллічівськ, Одеса.
5. Одеса, Кучурган, Першотравневе.
6. Одеса, Кучурган, Велика Михайлівка, Котовськ, Балта, Кодима.
7. Одеса, Любашівка, Криве Озеро.
8. Одеса, Вікторівка.
9. Одеса, Визирка, Коблево.

До мереж, що забезпечують перевезення між районами області та деякі інші перевезення, тобто допоміжних маршрутних магістралей, належать:

1. Джурджулешти, Рені, Орлівка, Ізмаїл, Кілія, Вилкове.
2. Татарбунари, Жовтий Яр, Базар'янка, Сергіївка, Білгород-Дністровський.
3. Затока, Овідіополь, Дальник, Іллічівськ, Одеса.
4. Маяки, Біляївка, Градениці, Лиманське, Кучурган.
5. Кучурган, Роздільна, Єреміївка, Бурдівка.
6. Малаєшти, Великопоске, Цебрикове, Жовтень.
7. Василівка, Фрунзівка, Затишся, Ширяєве.

8. Дубове, Красні Окни, Качурівка, Клеверний міст.
9. Слобідка, Балта, Гольма, Криве Озеро.
10. Кодима, Балта, Піщана, Саврань, Дубинове.
11. Балта, Ананьїв, Троїцьке, Стрюкове, Березівка.
12. Стрюкове, Миколаївка.
13. Одеса, Фонтанка, Чорноморське, порт Южний, Южне, Сичавка, Коблево.

Щодо м. Одеси, то на даний момент його межі цілком сформовані. Оскільки структура існуючої маршрутної мережі прив'язана до цих меж, то в її подальшому істотному розширенні немає необхідності. Першочерговими завданнями вдосконалення маршрутної мережі є постійний моніторинг її стану, визначення й уточнення пасажиропотоків на різних напрямках та її поточне коригування з урахуванням того, щоб кожний з напрямків в обов'язковому порядку обслуговувався транспортом, який працює в усіх режимах руху.

Як перспективний напрямок у розвитку міського пасажирського транспорту запропоновано формування транспортної осі, що зв'яже північ і південь міста.

Траєкторія осі повинна проходити через основні пасажироутворюючі точки міста (вул. Паустовського, Пересипський міст, залізничний вокзал, житловий масив Таїрова, житловий масив Черьомушки, Чорноморка). У цьому напрямку необхідно організувати швидкісний пропуск основних транспортних потоків, для чого запланувати будівництво автотраси "Північ – Південь", та роботу швидкісного пасажирського транспорту (будівництво лінії швидкісного трамвая). Проведення вищезазначених заходів потягне за собою реорганізацію існуючої маршрутної мережі міста, яка має бути змінена таким чином, щоб частина автобусних маршрутів і маршрутів міськелектротранспорту здійснювали доставку пасажирів з мікрорайонів міста до найближчої вузлової станції транспортної осі.

Впровадження швидкісного виду транспорту дозволить зменшити кількість автомобільного транспорту, що сприятливо позначиться на стані навколишнього природного середовища міста. Скорочення числа маршрутів дозволить значною мірою поліпшити економічні та екологічні показники роботи транспорту.

3.3. Вимоги до організації руху маршрутною мережею, класи автобусів та режими руху

Основними вимогами до організації руху маршрутною мережею є:

- охоплення автобусним сполученням максимальної кількості населених пунктів області;
- відповідність класу автобуса, його місткості та кількості рейсів на маршрутах, пасажиропотокам за відповідними напрямками;

- забезпечення технологічної можливості та економічної доцільності функціонування маршруту.

До групи основних маршрутів маршрутної мережі області в цілому належать, перш за все, маршрути, які поєднують районні центри з обласним (м. Одеса). Як правило, для організації руху на цих маршрутах повинні використовуватися основні маршрутні магістралі.

До цієї ж групи належать маршрути, які поєднують між собою районні центри. Для організації руху за цими маршрутами можуть використовуватися як основні, так і допоміжні маршрутні магістралі.

До групи основних маршрутів районних маршрутних мереж відносяться маршрути, які поєднують населені пункти районів з відповідними райцентрами. Ці перевезення виконуються здебільшого допоміжними магістралями (в деяких випадках – з виходом на основні).

Для забезпечення необхідних кореспонденцій між снп, як правило, використовуються допоміжні магістралі.

На маршрутній мережі Одеської області можливе використання автобусів усіх класів - А; В; І; ІІ; ІІІ.

Автобуси класу І доцільно використовувати на міських та відносно коротких (не більше 20 км) приміських маршрутах у звичайному режимі руху та режимі “експрес”.

Автобуси класу ІІІ доцільно використовувати, перш за все, на міжміських маршрутах.

Автобуси класу А доцільно використовувати на міських, приміських та міжміських перевезеннях в умовах відносно невеликого пасажиропотоку чи в умовах, коли доцільно застосовувати відносно короткий інтервал руху. За цих же умов можливо застосування автобусів класу В (крім м. Одеси), як правило, у режимі “маршрутне таксі”.

Автобуси ІІ класу можуть бути застосовані на міських, приміських та міжміських перевезеннях без обмежень щодо режимів руху.

У м. Одесі недоцільно використання автобусів загальною місткістю менше 25 місць, а в центральній частині міста - автобусів загальною місткістю менше 40 місць.

3.4. Охоплення автобусним сполучення населених пунктів, методи та вимоги

Максимальне охоплення населених пунктів автобусним сполученням є однією з найважливіших задач, які необхідно вирішити для забезпечення належного рівня організації автобусних перевезень.

У даному випадку необхідний рівень обслуговування населеного пункту визначається такими чинниками, як:

- відстань до зупинки автобусного маршруту;
- кількість днів обслуговування населеного пункту (на тиждень);

- клас та місткість автобусів, що обслуговують населений пункт;
- розклад руху;
- регулярність руху.

Перші два чинники повинні залежати від кількості мешканців населеного пункту.

Так, при кількості населення до 200 осіб – рекомендована відстань до зупинки маршрутного автобуса, як правило, не повинна перевищувати 2-х кілометрів від межі снп (тобто час пішохідної доступності не перевищує 30 хвилин).

При кількості мешканців населеного пункту від 200 до 1000 осіб – в його межах рекомендовано розміщувати щонайменше одну зупинку.

При кількості мешканців населеного пункту від 1000 осіб – в межах населеного пункту, як правило, рекомендовано розміщувати більше одної зупинки. Доцільно також розташування касового пункту чи автостанції.

При кількості мешканців снп до 350 осіб – рекомендована кількість днів обслуговування може коливатися від 1-го до 3-х, від 350 до 1000 осіб – від 4-х до 6-и, при більшій кількості мешканців, як правило, рекомендується щоденне обслуговування.

Клас та місткість автобусів та розклад руху необхідно визначати шляхом обстеження пасажиропотоку чи іншими методами виявлення необхідних обсягів та часу кореспонденцій (опитування, анкетування тощо).

Коефіцієнт регулярності руху може у незначних межах коливатися у залежності від кількості рейсів.

Для відкриття та забезпечення роботи автобусних маршрутів перевізники та органи місцевого самоврядування забезпечують розташування, відповідне обладнання та належне утримання початкових і кінцевих зупинок маршруту, а також відповідні дорожні умови на шляху від населеного пункту до відповідної маршрутної магістралі.

Автобусні маршрути до садових товариств та місць літнього відпочинку населення відкриваються на сезон, як правило, з 15-го березня по 15-е листопада, чи на більш короткий термін. Маршрути та кількість рейсів узгоджуються з міськвиконкомом, райдержадміністраціями, садовими товариствами тощо.

Також актуальним слід вважати забезпечення перевезення школярів.

При складанні розкладу руху повинна бути забезпечена координація з розкладами руху інших автобусних маршрутів відповідного напрямку, а також із графіками роботи інших видів пасажирського транспорту.

4. Розвиток та удосконалення маршрутної інфраструктури, мережі автовокзалів і автостанцій

4.1. Поняття маршрутної інфраструктури, вимоги щодо організації та розташування її об'єктів

Маршрутна інфраструктура – це комплекс об'єктів, які забезпечують технічні, технологічні, побутові та інші потреби безпосередніх учасників автобусних перевезень (пасажирів, водіїв, лінійного персоналу тощо) та розташовані безпосередньо на маршрутній магістралі чи в достатній близькості до неї.

До основних об'єктів маршрутної інфраструктури належать:

- автовокзали, автостанції, зупинки;
- диспетчерські пункти;
- пункти заправки пально-мастильними матеріалами (загального користування);
- станції технічного обслуговування автомобілів, пункти технічної допомоги (загального користування);
- туалети, вбиральні;
- пункти громадського харчування та придбання предметів першої побутової необхідності;
- пункти медичної допомоги.

Будівельні, санітарні, технічні, технологічні та інші вимоги до розташування, організації та експлуатації таких об'єктів встановлюються відповідними нормативними актами.

На магістралях на шляху прямування приміського автобусного маршруту довжиною до 50 кілометрів рекомендується розташовувати:

- щонайменше один автовокзал, автостанцію чи касовий пункт;
- облаштовані зупинки (щонайменше через кожні 5-10 кілометрів), при цьому не менше ніж на двох із них рекомендується розташовувати туалети;
- щонайменше один диспетчерський пункт;
- щонайменше один пункт громадського харчування.

Інфраструктура міжміських автобусних маршрутів, як правило, повинна включати:

- щонайменше два автовокзали чи автостанції;
- щонайменше два диспетчерських пункти.

Бажана кількість пунктів заправки пально-мастильними матеріалами, станцій технічного обслуговування, а також пунктів медичної допомоги залежить від протяжності маршруту. Рекомендована середня відстань між

цими об'єктами на шляху прямування маршруту повинна складати не більше 50-75 км.

Вбиральнями чи туалетами на міжміському маршруті рекомендується облаштовувати кожен проміжну зупинку.

На автовокзалі чи автостанції, чи в безпосередній близькості від неї, повинні бути розташовані пункти громадського харчування та придбання предметів першої побутової необхідності.

4.2. Мережа автостанцій та її розвиток, класифікація автостанцій

З точки зору організації пасажирських перевезень, найважливішим елементом маршрутної інфраструктури є мережа автостанцій. Рух автобусів різними маршрутами повинен враховувати своєчасні та зручні для пасажирів пересадки на вузлових зупинках, де повинні бути розташовані автостанції.

В Одеській області функціонує 2 автовокзали та 38 автостанцій. При цьому вузловими зупинками, де розташовані автостанції, є – м. Одеса, м. Білгород-Дністровський, смт Сарата, м. Татарбунари, м. Арциз, м. Болград, м. Ізмаїл, м. Рені, м. Кілія, м. Балта, м. Котовськ, смт Красні Окни, смт Любашівка, смт Березівка, м. Южне.

З цих автостанцій, з урахуванням існуючої та перспективної кількості відправлень, розширенню та реконструкції підлягають:

- м. Одеса – АС-2, АС-3, АС-4;
- АС “Любашівка”;
- АС “Красні Окни”;
- АС “Южне”.

Вузловими зупинками, де доцільне додаткове створення автостанцій, в Одеській області є – с. Кучурган, с. Маяки, с. Миколаївка Новоросійська, с. Кирнички, с. Спаське, смт Комінтернівське, смт Затишшя, смт Червонознам'янка, м. Білгород-Дністровський.

У місті Одесі розташовані 2 автовокзали та 4 автостанції. Місця їх розташування, а також шлях прямування приміських та міжміських автобусних маршрутів, що ними обслуговуються, додатково сприяє перенасиченості міста транспортними засобами, у тому числі його центральної частини, зменшенню пропускної спроможності основних магістралей, збільшенню екологічного навантаження.

Доцільно розглянути питання переносу деяких існуючих автостанцій та створення нових автовокзалів та автостанцій, а також встановлення шляху прямування приміських та міжміських автобусів таким чином, щоб уникнути центральної частини міста та, по можливості, затороутворюючих місць. При цьому в обов'язковому порядку повинні бути враховані інтереси пасажирів, які в'їжджають та виїжджають з м. Одеси.

Автостанція визначається як споруда або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та обслуговування пасажирів. По суті автостанція є посередником, який надає сторонам процесу пасажирських перевезень, тобто автоперевізникам та

пасажирам, необхідні їм послуги. Таким чином, автостанції є безпосередніми учасниками технологічного процесу пасажирських автоперевезень.

На автовокзалах та автостанціях повинні забезпечуватися:

- приймання та відправлення автобусів і пасажирів;
- організація продажу квитків;
- диспетчерське управління, контроль і регулювання руху автобусів;
- контроль екіпіровки та санітарного стану автобусів, дорожньої документації водіїв та дотримання визначеного режиму роботи підприємств, установ і організацій, розташованих на їх території;
- організація побутового обслуговування водіїв.

Перефільювання автостанцій може здійснюватися їх власниками у випадках, передбачених законодавством, у разі закриття автобусних маршрутів загального користування, що пролягають через них, а також за умови отримання згоди органу місцевого самоврядування населеного пункту та облдержадміністрації.

Автостанції надають пасажирам послуги, пов'язані з їх проїздом автобусними маршрутами загального користування, а автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, - послуги, пов'язані з відправленням та прибуттям автобусів згідно з розкладом руху.

До обов'язкових послуг, що повинні надаватися автостанціями пасажирам, належать:

- продаж квитків;
- користування приміщеннями для очікування поїздки, облаштованими місцями для сидіння;
- можливість користування громадськими вбиральнями;
- інформування щодо розкладу руху автобусів та вартості поїздки.

До обов'язкових послуг, що повинні надаватися автостанціями автомобільному перевізнику, належать:

- продаж квитків;
- організація прибуття та відправлення автобуса з облаштованих платформ;
- інформування водія щодо умов дорожнього руху на маршруті.

Власники автостанцій несуть відповідальність за якість та безпеку послуг, що надаються автостанціями пасажирам та автомобільним перевізникам, технічний та санітарно-гігієнічний стан будівель, споруд, обладнання та території автостанцій.

У разі коли добова кількість відправлень автобусів із зупинки складає 10 чи більше одиниць, на цій зупинці доцільна організація автостанції чи її філії – касового пункту.

Класифікація автостанцій проводиться у порядку, встановленому чинним законодавством.

До 5-го класу рекомендовано відносити автостанції з добовою кількістю відправлень автобусів до 30 включно. Така автостанція повинна мати щонайменше одну квиткову касу та громадську вбиральню.

До 4-го класу рекомендовано відносити автостанції з добовою кількістю відправлень автобусів до 70 включно. Така автостанція повинна мати щонайменше дві квиткових каси, громадську вбиральню та приміщення для очікування поїздки.

До 3-го класу рекомендовано відносити автостанції з добовою кількістю відправлень автобусів до 120 включно. Така автостанція повинна мати щонайменше три-чотири квиткових каси, громадську вбиральню, операційний зал, диспетчерську, камеру схову багажу, кімнату відпочинку водіїв.

До 2-го класу рекомендовано відносити автостанції з добовою кількістю відправлень автобусів до 150 включно. Така автостанція повинна мати щонайменше чотири-п'ять квиткових кас, громадську вбиральню, зал продажу квитків, зал очікування поїздки, диспетчерську, камеру схову багажу, довідкове бюро, кімнату матері і дитини, кімнату відпочинку водіїв, буфет.

До 1-го класу (автовокзал) рекомендовано відносити автостанції з добовою кількістю відправлень автобусів понад 150. Основна будівля автовокзалу повинна мати не менше двох поверхів та облаштована 5-ма чи більше квитковими касами, громадськими вбиральнями, залом продажу квитків, залом очікування поїздки, диспетчерською, камерами схову багажу, довідковим бюро, кімнатою матері і дитини, пунктом медичної допомоги, відділенням поштового та телефонного зв'язку, черговим пунктом міліції, кімнатами тривалого відпочинку водіїв та пасажирів, буфетом, а також кафе чи рестораном з комплексом необхідних приміщень.

На автовокзалах та автостанціях повинні бути створені умови для вільного та комфортного обслуговування громадян з обмеженими фізичними можливостями. Конструкція та облаштування автостанцій повинні забезпечувати вільний доступ цих громадян до квиткових кас, громадської вбиральні, місць відправлення автобусів, пунктів медичної допомоги, місць відпочинку та харчування тощо.

Додаткові послуги автостанції, крім послуг кімнати матері та дитини, надаються пасажиром за додаткову плату.

Відносини автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, із власниками автостанцій визначаються договором.

Предметом договору автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, з власниками автостанцій є надання послуг та виконання робіт, пов'язаних з відправленням та прибуттям пасажирів.

Власники автостанцій зобов'язані укласти договір з автомобільним перевізником, який здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що пролягають через цю автостанцію, а також погоджувати у встановленому порядку граничний рівень автостанційного збору.

4.3. Диспетчеризація та централізований продаж квитків

Організація продажу квитків, а також диспетчерського управління та контролю є одним з найважливіших завдань автостанцій. Ефективна реалізація цих завдань можлива тільки на базі використання сучасних інформаційних технологій. Ці завдання можуть бути вирішені шляхом комп'ютеризації автостанцій та впровадження систем корпоративного мобільного зв'язку. Такі системи дозволять автоматизувати продаж квитків та облік грошових коштів від їх реалізації, бронювати місця і здійснювати продаж квитків одною касою на всі напрямки. Крім того, працівники автостанції отримають можливість користування оперативною інформацією щодо:

- відправлення автобуса перевізником та з інших автостанцій;
- заміни марки автобуса;
- наявності вільних місць;
- погодних умов на магістралях;
- технічної несправності автобуса та інших непередбачених обставин.

Крім того, створення такої системи надасть наступні можливості:

- централізоване збереження та використання загальних баз даних;
- можливість оперативного розрахунку балансу по кожному перевізнику на кожній автостанції;
- облік перевезень пільгових категорій пасажирів на міжміських маршрутах;
- перерозподіл продажу квитків та продаж квитків на виїзд з інших автостанцій;
- обмін з автобусами кодифікованими повідомленнями, а за необхідності – за допомогою мовного зв'язку.

Реалізація такої технології передбачає створення обласного диспетчерсько-інформаційного центру, що дасть можливість отримувати оперативну інформацію та стандартизовані звіти щодо стану пасажирських автоперевезень в області.

5. Забезпечення якості пасажирських автоперевезень

5.1. Критерії якості пасажирських автоперевезень

Якість пасажирських автоперевезень є досить складним показником.

Найважливішим визначальним критерієм якості обслуговування беззаперечно є організація забезпечення безпеки технологічного процесу

перевезень. Усі інші критерії можуть розглядатися лише за умови її першочергового забезпечення.

Інші критерії якості дещо відрізняються на міських, приміських та міжміських автобусних перевезеннях. При цьому загальними факторами, що визначають якість, є мінімізація часу, що витрачається на поїздку, та максимізація комфортності перевезень. На міських автобусних перевезеннях при визначенні часу, що витрачається на поїздку, необхідно враховувати:

- час “пішохідної доступності”, тобто час, що витрачається пасажиром на прямування до місця зупинки (початковий пункт поїздки) та від місця зупинки (кінцевий пункт поїздки);
- час очікування автобуса;
- час безпосередньої поїздки в автобусі.

Час “пішохідної доступності” визначається, перш за все, щільністю маршрутної мережі міста та її розповсюдженням на усі пасажироутворюючі об’єкти.

Час очікування автобуса визначається інтервалом руху на відповідному напрямку (маршруті).

Час безпосередньої поїздки визначається швидкістю сполучення.

При цьому необхідно враховувати додаткові витрати часу на можливій пересадці з маршруту на маршрут. Слід мати на увазі, що окремі елементи цього критерію можуть суперечити один одному, тобто мінімізації підлягають саме загальні витрати часу.

На приміських автобусних маршрутах, яким властивий досить великий пасажиропотік, що потребує протягом певного періоду часу досить короткого інтервалу, підхід до визначення цього критерію майже аналогічний. Але при цьому функцію елементу пішохідної доступності виконує зручне розташування пунктів відправлення чи проміжних зупинок, на яких можна придбати квиток. При цьому зручну кореспонденцію із зупинками маршруту у межах міста повинні забезпечити відповідні міські автобусні маршрути. Така ситуація характерна, перш за все, для приміських маршрутів міста Одеси (Одеса – Іллічівськ, Одеса – Южне тощо). У таких випадках принципово важливе суворе дотримання визначених інтервалів руху. Інтервали руху можуть визначатися з урахуванням обсягів пасажирських кореспонденцій за напрямками. У м. Одесі, крім того, доцільно враховувати пропускну спроможність найбільш завантажених магістралей.

Якість руху визначається також коефіцієнтами регулярності (відношення кількості фактично виконаних рейсів до запланованої) та графічності (відношення кількості рейсів, що виконані з дотриманням графіку руху, до загальної кількості виконаних рейсів). Виконання цих показників на рівні 0,90 – 0,95 рекомендовано передбачати у відповідних договорах з перевізниками.

На інших приміських, а також міжміських маршрутах, з цієї точки зору, принципово важливе забезпечення необхідної кількості відправлень та дотримання визначеного розкладу руху.

Комфортність перевезень визначається, перш за все, відповідністю місткості автобусів та їх кількості сформованому пасажиропотоку, а також класом комфортності автобусів.

З точки зору комфортності, автобуси класифікують за 4-ма класами (від * - нижчий клас, до **** - вищий клас) у залежності від наступних показників:

- конструкція та розташування сидінь;
- наявність обігріву та клімат-контролю і їх характеристики;
- наявність протисонячного обладнання та індивідуального освітлення;
- характеристика багажного відділення;
- наявність санітарного обладнання;
- наявність кафе-бару, холодильника та телевізора у салоні;
- характеристика підвіски.

Для забезпечення оцінки класу комфортності в Одеській області повинні бути створені органи класифікації, тобто випробувальні лабораторії (центри), які будуть здійснювати класифікацію автобусів щодо комфортності.

На приміських та, особливо, на міжміських перевезеннях велике значення мають також обсяг та якість надання послуг на автостанціях.

Найважливішим елементом забезпечення безпеки технологічного процесу перевезень і, певною мірою, їх комфортності має технічна підготовка автобуса. Виходячи з цього, забезпечення якості пасажирських перевезень, не в останню чергу, залежить від наявності у перевізника відповідної виробничої бази (власної чи орендованої). Таким чином, при визначенні якості перевезень необхідно враховувати потужність та якість виробничої бази, що є в розпорядженні перевізника.

Безпека технологічного процесу перевезень значною мірою залежить також від наявності та ефективності функціонування служб безпеки руху та охорони праці. В останньому випадку важливим є, перш за все, суворе дотримання режимів праці та відпочинку водіїв.

5.2. Вимоги до рухомого складу та його використання на різних видах перевезень

Рухомий склад, що використовується на автобусних перевезеннях загального користування, з точки зору конструкції та технічного стану має відповідати вимогам, які забезпечують:

- безпеку людей, які користуються транспортними засобами чи беруть участь у дорожньому русі;
- відповідність нормам стосовно викидів забруднювальних речовин, парникових газів, електромагнітних завад, рівня шуму та інших чинників негативного впливу на людину та довкілля;

- запобігання пошкодженню транспортними засобами доріг та їх облаштування;
- ефективне використання енергетичних ресурсів, частин і експлуатаційних матеріалів;
- захист від незаконного використання транспортних засобів;
- збереження властивостей безпеки від моменту виготовлення транспортного засобу до його утилізації;
- відповідність іншим вимогам законодавства.

Зберігання автобусів повинно бути забезпечено у спеціально пристосованих для цього приміщеннях, гаражах, на майданчиках, стоянках, забезпечених засобами охорони. Зберігання автобусів у житлових зонах поза спеціально відведеними для цього майданчиками – заборонено.

Технічне обслуговування і ремонт автобусів виконують з метою підтримання їх у належному стані та забезпечення встановлених виробником технічних характеристик під час використання, зберігання або утримання протягом періоду експлуатації.

Виконавцями технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів можуть бути суб'єкти господарювання, які відповідають таким вимогам:

- мають власні або орендовані засоби технічного обслуговування і ремонту, що відповідають установленим законодавством вимогам;
- роботи з технічного обслуговування і ремонту здійснює персонал необхідного рівня професійної кваліфікації відповідно до видів цих робіт;
- мають виробничі споруди, засоби технічного обслуговування і ремонту, що відповідають встановленим законодавством вимогам.

На міських та відносно коротких (не більше 20 км завдовжки) приміських автобусних маршрутах доцільним є використання автобусів класів А, В (крім м. Одеси), І та ІІ. Доцільний клас комфортності на цих перевезеннях - * та **.

На більш довгих приміських та міжміських автобусних маршрутах довжиною до 100 – 150 км доцільне використання автобусів класів А, В, ІІ. Доцільний клас комфортності на цих перевезеннях – від * до ***.

На інших міжміських автобусних маршрутах доцільне використання автобусів класу А, ІІ, ІІІ. Доцільний клас комфортності на цих перевезеннях – від ** до ****.

Необхідними умовами класифікації за комфортністю є наявність сертифікату відповідності на автобус загального призначення або позитивного протоколу випробувань акредитованої у встановленому порядку випробувальної лабораторії.

При визначенні структури рухомого складу, що задіяний на міських, приміських та міжміських пасажирських перевезеннях, рекомендовано досягти наступних показників:

- за кількістю автобусів:

- клас А – не менше 25 %
- клас В – не більше 25 %
- клас І – не менше 10 %
- клас ІІ – не менше 25 %
- клас ІІІ – до 15 %;
- за терміном експлуатації:
 - 1 – 3 роки – до 12 – 15 %
 - 4 – 7 років – до 25 %
 - 8 – 10 років – не більше 50 %
 - понад 10 років – не більше 10 - 15 %.

На всіх маршрутах рекомендовано забезпечити виконання до 20% рейсів автобусами, пристосованими для перевезення громадян з обмеженими фізичними можливостями.

5.3. Режими руху, умови, вимоги, співвідношення

На міських пасажирських перевезеннях загальна кількість транспортних засобів, що працюють на маршрутах загального користування (з урахуванням електротранспорту), визначається, перш за все, виходячи з кількості мешканців міста та середньої протяжності пасажирських маршрутів.

При цьому мінімальну кількість транспортних засобів рекомендується визначати, виходячи з наступних співвідношень:

- при середній довжині маршрутів, що перевищує 10 км – не менше 1-го автобуса на 500 – 700 мешканців міста;
- при середній довжині маршрутів від 6 до 10 км – не менше 1-го автобуса на 1 000 – 1 500 мешканців міста;
- при середній довжині маршрутів менше 6 км – не менше 1-го автобуса на 1 500 – 2 500 мешканців міста.

Загальна кількість транспортних засобів уточнюється, виходячи з таких додаткових факторів, як географічна конфігурація міста, кількість та взаєморозташування великих пасажироутворюючих об'єктів, можливість використання для поїздок в межах міста приміського транспорту, платоспроможність населення тощо.

При цьому мінімальну кількість транспортних засобів, що працюють у звичайному режимі руху (соціально значущі послуги транспорту), рекомендовано встановлювати, виходячи з тих же співвідношень, але, замість загальної кількості мешканців, враховується кількість мешканців міста, що користуються соціальними пільгами.

На міських автобусних маршрутах звичайного режиму руху доцільно використовувати автобуси класів А, І та ІІ.

Експресний режим руху на міських автобусних перевезеннях може бути застосований на маршрутах, де використовуються автобуси звичайного

режиму руху, у випадках, коли цей маршрут поєднує 2 чи більше великих пасажироутворюючих об'єкти. При цьому рекомендована кількість автобусів на маршруті, які працюють у звичайному режимі руху, як правило, не повинна бути меншою 25 – 35 відсотків від кількості автобусів, що працюють у режимі “експрес”.

На міських перевезеннях у режимі “експрес” також доцільно використовувати автобуси класів А, І та ІІ.

Додаткова кількість автобусів на міських автобусних маршрутах може працювати у режимі “маршрутне таксі”. У цьому режимі можливе використання автобусів усіх класів, крім класу В, у м. Одесі.

При організації міських пасажирських перевезень слід віддавати перевагу автобусам, які пройшли класифікацію за комфортністю і отримали клас * чи **.

На приміських автобусних перевезеннях співвідношення між різними режимами руху залежить від інтервалу руху на певному напрямі. Якщо інтервал руху менший за 1 годину, кількість зворотних рейсів, що виконуються у звичайному режимі руху, не рекомендовано встановлювати меншою 25 – 30 відсотків від загальної кількості зворотних рейсів на цьому напрямі. Якщо інтервал руху на певному напрямку перевищує 1 годину, питома вага зворотних рейсів у звичайному режимі руху не рекомендується меншою за 50 відсотків.

Інші рейси можуть виконуватися у режимах “експрес” і “маршрутне таксі”. При цьому експресний режим руху може бути застосований виключно на маршрутах, де використовуються автобуси звичайного режиму руху, у випадках, коли цей маршрут поєднує 2 чи більше великих пасажироутворюючих об'єкти.

На приміських автобусних перевезеннях у звичайному режимі руху доцільно використання автобусів класів А, І (як правило, при протяжності маршруту до 20 км), ІІ.

У режимах “експрес” та “маршрутне таксі” доцільне використання автобусів класів А, В, ІІ.

При організації приміських пасажирських перевезень доцільно віддавати перевагу автобусам, які пройшли класифікацію за комфортністю й отримали клас *, ** чи ***.

На міжміських автобусних маршрутах питома вага зворотних рейсів, які виконуються у звичайному режимі руху, не рекомендується меншою за 75 – 80 відсотків. Якщо маршрут поєднує 2 чи більше великих пасажироутворюючих об'єктів, інші автобуси можливо використовувати у режимі “експрес”.

На міжміських автобусних маршрутах доцільно використання автобусів класів А, В, ІІ, ІІІ, при цьому автобуси класу В не рекомендується використовувати на маршрутах завдовжки 150 км.

При організації міжміських пасажирських перевезень слід віддавати перевагу автобусам, які пройшли класифікацію за комфортністю. При цьому

автобуси з класом комфортності * не рекомендується використовувати на маршрутах завдовжки 150 км.

6. Вдосконалення економічних відносин

6.1. Умови ефективного економічного функціонування

Забезпечення ефективного економічного функціонування учасників технологічного процесу пасажирських автоперевезень, перш за все перевізників та автостанцій, є одним із найважливіших чинників, що впливають на ефективне функціонування системи пасажирських перевезень в цілому.

Ефективне економічне функціонування перевізника та автостанцій передбачає їх можливість:

- за рахунок власних коштів забезпечити суворе дотримання визначених умов технологічних процесів перевезень пасажирів та обслуговування перевізників і пасажирів на автостанціях в умовах сформованої маршрутної мережі;

- за рахунок власних коштів забезпечити своєчасне та якісне виконання регламентних та ремонтних робіт, що забезпечують належне утримання та експлуатацію рухомого складу, технологічного та іншого обладнання, будівель, споруд тощо, а також їх своєчасне оновлення, реконструкцію, модернізацію та застосування сучасних технологій;

- забезпечення утримання та соціальне забезпечення виробничого персоналу необхідного рівня кваліфікації;

- своєчасних розрахунків із бюджетом, сплати комунальних та інших послуг.

При цьому важливе значення має розвиток та вдосконалення сформованого ринку послуг.

При формуванні ринку послуг пасажирських автоперевезень мають бути дотримані умови ефективної конкуренції та не допущення монополізації ринку поряд з організаційними, контрольними і регуляторними функціями з боку державних і комунальних структур. Оскільки у рамках сформованої організаторами перевезень маршрутної мережі розподіл маршрутів між перевізниками здійснюється виключно на конкурсній основі, слід намагатися максимально формалізувати організаційно-технічні, економічні та інші фактори, що враховуються при визначенні переможців конкурсів.

Виходячи з принципів формування маршрутної мережі, об'єкти, що виносяться на конкурс, у ряді випадків доцільно формувати у вигляді "пакетів", які включають у себе, як правило, маршрути різних режимів руху, що переважно працюють в одному напрямку, але з різними рівнями рентабельності та обсягами прибутків (збитків). Таким чином, забезпечуються, з одного боку, економічні інтереси перевізників, а з іншого боку, інтереси пасажирів, що зможуть задовольнити потребу у перевезеннях, обравши той режим руху, що найбільше влаштовує їх, за співвідношенням "час поїздки – комфортність – ціна".

У суто економічному плані “пакети” повинні забезпечити рентабельну роботу перевізника при встановлених рівнях вартості поїздки. Слід намагатися, щоб середній рівень рентабельності різних “пакетів” не дуже відрізнявся. Реалізація цих принципів можлива за умови розробки і використання економічних паспортів маршрутів.

На маршрутах великої протяжності при проведенні конкурсів слід враховувати можливість їх паритетного обслуговування перевізниками, що починають роботу з протилежних кінців маршруту.

Ефективне економічне функціонування перевізників і автостанцій можливе лише за умови, якщо з їхнього боку буде забезпечена оптимізація структури та рівня доходів, а також структури та рівня витрат різних видів ресурсів у межах встановлених нормативів, а з боку організатора перевезень буде забезпечена оптимізація тарифної і компенсаційної політики.

6.2. Інвестиційна політика

Інвестиційна політика на ринку пасажирських автоперевезень визначатиметься на прогнозований період, насамперед, власними ресурсами автостанцій та перевізників. Ці ресурси, в свою чергу, значною мірою залежать від економічних характеристик маршрутів, що обслуговуються, встановленого рівня вартості перевезень та інших послуг, рівня компенсації перевезення пільгових категорій громадян та застосування збиткових регульованих тарифів.

Економічні характеристики маршрутів повинні відобразитися у відповідних економічних паспортах, що дають можливість за необхідності комплектувати для винесення на конкурс відповідні об’єкти у вигляді “пакетів”.

Одними з найважливіших економічних характеристик маршрутів є обсяг прибутків та рентабельність. За показниками рентабельності маршрути, що працюють у різних режимах руху, суттєво відрізняються. Наприклад, майже всі міські автобусні маршрути звичайного режиму руху є збитковими. При цьому збитки спричиняються як пільговими перевезеннями, так і рівнем встановлених тарифів. Переважна більшість приміських автобусних маршрутів у звичайному режимі руху також є збитковими, але приблизно на 50-60 відсотках маршрутів ця збитковість спричиняється лише пільговими перевезеннями. З іншого боку, переважна більшість міжміських автобусних маршрутів звичайного режиму руху є прибутковими, але коливання рівня рентабельності на них становить від 5 до 30 відсотків.

Автобусні перевезення у режимах “експрес” і “маршрутне таксі” практично повністю є прибутковими, але коливання рівня рентабельності на них також становить 10-40 відсотків.

Зрозуміло, що характер та джерела інвестицій у технологічний процес автоперевезень суттєво відрізняються в залежності від типів маршрутів і режимів руху.

Так, інвестиції у міські та значну кількість приміських маршрутів звичайного режиму руху за рахунок коштів, отриманих від обслуговування

цих маршрутів, навіть за умови високого рівня компенсації збитків принципово неможливі. Тому, основним джерелом окупності інвестицій (у тому числі на кредитних чи лізингових умовах) є, так звана, інвестиційна складова, тобто частина прибутку від роботи на міських та приміських автобусних маршрутах у режимах “експрес” та “маршрутне таксі”.

Важливим чинником інвестиційної діяльності у цих випадках є також цільове використання амортизаційних відрахувань, які як поточні витрати мають “віртуальний” характер.

Інвестиції (та їх окупність) у технологічний процес автоперевезень на міжміських маршрутах, а також на всіх маршрутах, що працюють у режимах “експрес” і “маршрутне таксі”, у більшості випадків можуть здійснюватися за рахунок коштів, отриманих від обслуговування цих маршрутів.

Зрозуміло, що мобілізація коштів на зазначені цілі можлива за умови раціонального формування маршрутних “пакетів” та їх розподілу між перевізниками, а також за умови реалізації ефективної тарифної та компенсаційної політики.

Важливим чинником є також структура інвестицій. На цей час майже усі інвестиційні кошти більшість перевізників спрямовує виключно на оновлення рухомого складу. Але для ефективного функціонування системи пасажирських автоперевезень дуже важливими є інфраструктурні інвестиції, перш за все, у розвиток, модернізацію і реконструкцію виробничої бази перевізників і мережі автостанцій.

При цьому інвестиції, спрямовані на оновлення рухомого складу, повинні забезпечити досягнення співвідношень автобусів за класами та терміном експлуатації, передбачених п.п. 5.2., а також придбання необхідної кількості рухомого складу, пристосованого для перевезення громадян з обмеженими фізичними можливостями.

Інвестиції в електротранспорт м. Одеси здійснюються згідно з Програмою розвитку електротранспорту м. Одеси на 2007-2010 роки, що затверджена рішенням Одеської міської ради від 26.01.2007р. № 845-V. Цілями та задачами цієї програми є:

- придбання нового рухомого складу на умовах співфінансування з державного бюджету і бюджету міста;
- відновлення технічного ресурсу та модернізація існуючого парку рухомого складу міського електротранспорту із застосуванням енергозберігаючого електричного обладнання;
- ліквідація аварійного стану трамвайних колій, контактних мереж, інших об'єктів міського електротранспорту;
- впровадження енергозберігаючих технологій на підприємстві;
- будівництво нової тролейбусної лінії;
- будівництво вагоноремонтних майстерень та ділянки;
- підготовка виробництва служби енергогосподарства.

Джерелами цих інвестицій є переважно кошти місцевого бюджету, а також, частково, кошти державного бюджету на придбання нового рухомого

складу. Обсяг фінансування Програми за рахунок коштів бюджету міста Одеси уточнюється в процесі його формування на відповідний фінансовий рік.

6.3. Тарифна політика

Тарифна політика на автомобільному транспорті має забезпечити виконання соціальної функції автомобільного транспорту, задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:

- задоволення підприємницького інтересу;
- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;
- стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;
- забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
- забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.

В цілому тарифна політика є складовою частиною загальної економічної і соціальної політики, що, з одного боку, передбачає вільне ціноутворення у конкурентних секторах ринку, а з іншого боку – регулювання вартості послуг.

Зважаючи на соціальну функцію транспорту загального користування – загальнодоступність його послуг для всіх верств населення, державне регулювання вартості соціально значущих послуг автомобільного транспорту є цілком обґрунтованим.

Виходячи з вищенаведеного, тарифи на внутрішньообласні автобусні перевезення загального користування є одним з найважливіших чинників, що забезпечує стале функціонування перевізників, стійкість їх економічного положення, якість та безпеку перевезень, а також інвестиційну привабливість. З іншого боку, необхідно враховувати, що рівень тарифів є важливим соціальним чинником, і при його визначенні не можна не брати до уваги реальну платоспроможність населення.

З цього випливає, що об'єктивне вирішення проблеми рівня тарифів можливе виключно за умови розробки та реалізації ефективної тарифної політики.

На міських, приміських та міжміських автобусних перевезеннях загального користування застосовуються два види тарифів.

Регульовані тарифи використовуються у відповідності до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996р. №1548 на маршрутах звичайного режиму руху (соціально значущі послуги автомобільного

транспорту). Встановлення цих тарифів є виключною компетенцією облдержадміністрації.

Нерегульовані тарифи (так звані, “вільні” тарифи) використовуються на автобусних перевезеннях у режимах “експрес” і “маршрутне таксі”. Ці тарифи можуть встановлюватися безпосередньо перевізником, але для їх використання перевізник в обов’язковому порядку повинен отримати погодження організатора перевезень.

Слід мати на увазі, що значна збитковість тарифів (як це мало місце у 2004-2005 роках) призводить, особливо на приміських та міжміських перевезеннях, до великої кількості порушень в організації перевезень – починаючи від великої кількості нелегальних перевізників, що довільно встановлюють вартість проїзду, непогодженого скорочення кількості рейсів у звичайному режимі руху одночасно з несанкціонованим збільшенням обсягів перевезень у режимі “маршрутне таксі”, і закінчуючи незаконним підвищенням тарифів у деяких районах. Одночасно збільшується кількість випадків необгрунтованих відмов від перевезень пільгових категорій пасажирів, суттєво зменшується рівень конкуренції.

Приведення тарифів у відповідність до витрат перевізників дозволяє в цілому забезпечити необхідний рівень конкуренції, висунути до перевізників досить високі вимоги та, відповідно, успішно проводити конкурси на перевезення пасажирів.

При визначенні на базі встановлених тарифів вартості проїзду необхідно додатково враховувати страховий збір, систему оподаткування конкретного перевізника, а також зональність, встановлену на міських та приміських маршрутах відповідними нормативними документами.

Слід поступово відмовлятися від практики встановлення тарифів на перевезення у звичайному режимі руху однаковими для всієї області. Такий підхід не може гарантувати відсутність збиткових маршрутів і приблизно рівний рівень рентабельності. Необхідно поступово переходити до диференційованого встановлення тарифів на кожний конкретний маршрут (групу маршрутів, напрямок), що забезпечить відносно однаковий рівень економічної зацікавленості перевізників.

Щодо вартості проїзду на перевезеннях у режимах “експрес” і “маршрутне таксі”, то для попередження її необгрунтованого підвищення перевізниками погодження рекомендовано проводити тільки після розгляду конкретного техніко-економічного обґрунтування рівня вартості проїзду на відповідному маршруті.

Тарифи на послуги автостанції, що надаються перевізнику, можуть встановлюватися як у відсотках до виручки від реалізації квитків, так і фіксованою сумою, або у комбінованому варіанті. Доцільно, щоб розмір тарифів залежав від класності автостанції, але при цьому його не рекомендовано встановлювати на рівні, що перевищує на внутрішньообласних перевезеннях 15,0% від вартості реалізованих квитків. Граничний рівень тарифів на послуги автостанцій, що надаються пасажирам, рекомендовано встановлювати в залежності від класності автостанції.

Таким чином, метою тарифної політики повинен бути поступовий перехід до економічно обґрунтованих тарифів (вартості проїзду) на кожному з маршрутів в усіх режимах руху, а також на послуги автостанції. Під

економічно обґрунтованими тарифами слід розуміти такі тарифи, що забезпечать відшкодування економічно обґрунтованих витрат (в межах діючих нормативів) та формування прибутку відповідно до погодженого рівня рентабельності (за необхідності – з урахуванням інвестиційної складової).

При встановленні тарифів на перевезення у звичайному режимі руху слід враховувати як реальну платоспроможність населення, так і реальні можливості використання компенсаційних бюджетних коштів.

З урахуванням вищенаведеного, актуальною є розробка регіонального Порядку встановлення та погодження тарифів (вартості проїзду) на пасажирські автоперевезення в області.

Таким чином, стратегічним завданням слід вважати оптимізацію регіональної економічної політики шляхом створення балансу між необхідними обсягами та якістю послуг пасажирського автотранспорту (у т.ч. соціально значущих), а також розміром тарифів з урахуванням ефективного використання бюджетних джерел компенсації.

Реалізація такої стратегії забезпечить створення необхідної інвестиційної привабливості та, відповідно, конкуренції на цьому сегменті ринку, що, в свою чергу, забезпечить зростання обсягів та якості послуг пасажирського автомобільного транспорту.

6.4. Компенсаційна політика

Компенсаційна політика на пасажирських автоперевезеннях повинна забезпечити комплексне розв'язання проблеми фінансування необхідних компенсацій за пільгові перевезення громадян, перелік категорій яких встановлений відповідними законодавчими актами та Законом України “Про Державний бюджет України” на відповідний рік. Це стосується компенсації застосування збиткових регульованих тарифів, створення умов для всебічного розвитку і підвищення якості соціально значущих послуг автомобільного транспорту, а також оптимізації та забезпечення контролю розподілу і використання спрямованих на компенсацію бюджетних коштів.

Законодавчою та нормативною основою здійснення компенсації є Бюджетний кодекс України, закони України “Про Державний бюджет України” на відповідний рік, “Про автомобільний транспорт”, “Про місцеве самоврядування в Україні”, постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 р. № 1548 “Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)” із змінами та доповненнями, від 04.03.2002 р. № 256 “Про затвердження порядку фінансування видатків місцевих бюджетів на здійснення заходів з виконання державних програм соціального захисту населення за рахунок субвенцій з Державного бюджету” із змінами, від 29.01.2003 р. № 117 “Про Єдиний державний автоматизований реєстр осіб, які мають право на пільги”, від 29.01.2003р. №139 “Про затвердження Порядку проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування”, наказ Мінстату України від 27.05.1996р. № 150 “Про затвердження Інструкції про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах”, зареєстрований в Мін’юсті України від 30.05.1996р. №258/1283,

із змінами і доповненнями, інші законодавчі і нормативні акти, що регулюють відносини у відповідній сфері.

З метою уніфікації відповідних розрахунків, забезпечення оптимізації та контролю розподілу і використання спрямованих на компенсацію бюджетних коштів у практичній роботі доцільно користуватися регіональними Методичними рекомендаціями щодо надання субвенції за пільгові перевезення громадян автомобільним перевізникам, які працюють на маршрутах загального користування.

За рахунок коштів субвенції з Державного бюджету України здійснюється виключно компенсація пільгових перевезень окремих категорій громадян при здійсненні соціально значущих послуг автомобільного транспорту, тобто маршрутами загального користування звичайного режиму руху.

Погоджений рівень прибутковості (рентабельності) перевезень (з урахуванням пільгових) на маршрутах загального користування в експресному режимі руху та у режимі маршрутної таксі рекомендовано забезпечувати рівнем тарифів (що не є регульованими) на відповідні перевезення.

Замовлення на пільгові перевезення в області, районі, місті рекомендовано формувати з урахуванням встановленого рівня тарифів на соціально значущі послуги автомобільного транспорту та обсягів бюджетних коштів, передбачених на компенсацію цих послуг (перевезень).

Основним джерелом компенсації пільгових перевезень є кошти субвенції з Державного бюджету України, отримані відповідними містами та районами. Розподіл цих коштів місцевими органами влади рекомендовано здійснювати з урахуванням загальних обсягів коштів, передбачених на компенсацію маршрутної мережі соціально значущих послуг автомобільного транспорту, планових обсягів пільгових перевезень відповідних категорій громадян та попередніх розрахунків обсягів компенсації по містах і районах області.

Компенсація пільгових перевезень відповідних категорій громадян перевізникам здійснюється на підставі договорів між головним розпорядником бюджетних коштів та перевізниками, які, в свою чергу, укладаються на підставі договорів на організацію перевезень пасажирів на автобусних маршрутах, укладених перевізниками з організатором цих перевезень відповідно до вимог чинного законодавства. Договори містять у собі замовлення, в якому визначаються види сполучень та обсяги пільгових перевезень і порядок їх компенсації.

Облік пільгових пасажирів на міжміських автобусних перевезеннях здійснюється у момент придбання ними на законних підставах пільгового проїзного документа (квитка) в касах автостанцій. Перевізник отримує від автостанцій відповідні реєстри пільгових пасажирів у міжміському сполученні, на підставі яких заповнюється форма № 2-пільга, затверджена наказом Мінпраці України від 21.04.03р. №100 за погодженням з Держкомстатом.

Рішення щодо методу обліку обсягів пільгових перевезень на міських та приміських автобусних маршрутах у звичайному режимі руху приймається організатором перевезень та головним розпорядником бюджетних коштів.

Основними рекомендованими методами обліку є такі:

- на підставі коефіцієнтів співвідношення кількості пільгових пасажирів і платних пасажирів, встановлених на відповідний період обласними управліннями статистики на підставі Інструкції про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах, затвердженої наказом Мінстату України від 27.05.1996р. №150 та зареєстрованої в Мін'юсті України від 30.05.1996р. №258/1283, із змінами та доповненнями;

- на підставі коефіцієнтів співвідношення кількості пільгових пасажирів і платних пасажирів, встановлених шляхом обстеження пасажиропотоків на відповідних маршрутах;

- талонний (квитковий) метод обліку;

- електронні методи обліку із застосуванням спеціального обладнання та відповідних карток.

При застосуванні талонного (квиткового) чи електронного методів обліку необхідно забезпечити виконання наступних вимог:

- рішення щодо кількості виготовлених талонів (квитків, карток) та методу їх розподілу між громадянами, що мають право на пільговий проїзд, не повинно у будь-якій формі обмежувати їх передбачені чинним законодавством права щодо кількості поїздок і не повинно створювати додаткові незручності при використанні цих прав;

- при виготовленні талонів (квитків, карток) повинен бути забезпечений їх надійний захист від підробки, а при розподілі повинні бути забезпечені відповідні заходи обліку та контролю;

- неухильне забезпечення права пільгового проїзду відповідних громадян, що мешкають в іншому регіоні, в силу чого не мають відповідних талонів (квитків, карток).

Максимальний розмір компенсації, який в межах відповідних бюджетних призначень може отримати перевізник разом як за пільгові перевезення, так і за перевезення за регульованими тарифами, визначається фактичними збитками перевізника з урахуванням погодженого рівня рентабельності. При цьому витрати перевізника приймаються на їх фактичному рівні, але не вище економічно обгрунтованих, тобто нормативно-розрахункових витрат.

Максимальний розмір компенсації пільгових перевезень при цьому визначається як сума втрат виручки від пільгових перевезень, але не вище за суму збитків (витрат) від цих перевезень.

Відповідно, максимальний розмір компенсації застосування регульованих тарифів визначається як додатна різниця між загальним максимальним розміром компенсації та максимальним розміром компенсації пільгових перевезень.

У разі нестачі відповідних бюджетних коштів, з метою збереження маршрутної мережі та обсягів соціально значущих послуг як додаткового джерела компенсації може використовуватися погоджена частина прибутку перевізника від перевезень у режимах “експрес” та “маршрутне таксі”. Таке використання можливе лише за наступних умов:

- відповідний маршрут (маршрути) звичайного режиму руху та відповідні маршрути у режимі “експрес” і “маршрутне таксі” повинні вноситися на конкурс “пакетом”, тобто у складі одного об’єкта конкурсу;
- відповідний механізм необхідно передбачити у договорах, укладених перевізником з організатором перевезень та розпорядником бюджетних коштів.

7. Науково-технічне, технологічне та інформаційне забезпечення пасажирських автоперевезень

7.1. Основні напрями

Досягнення необхідного рівня якості транспортного обслуговування населення неможливе без його науково-технічного, технологічного та інформаційного забезпечення.

Пріоритетними напрямками цих видів діяльності слід передбачати наступні:

- системне вивчення та аналіз пасажиропотоків. При цьому вивченню й аналізу підлягає як потенційний пасажиропотік (попит населення на пасажирські перевезення), тобто обсяг транспортних кореспонденцій між пасажироутворюючими точками (об’єктами), так і фактичний, тобто визначений на встановлений період часу обсяг перевезень у конкретному напрямку, чи за конкретним маршрутом. Обстеження й аналіз пасажиропотоків необхідні для планування маршрутної мережі, визначення оптимального типу рухомого складу та розкладу руху, вивчення співвідношення між кількістю пільгових і платних пасажирів тощо;
- оптимізація маршрутної мережі із застосуванням сучасних технічних та програмних засобів, у т.ч. ГІС-технологій;
- оптимізація структури транспортних засобів, що використовуються на регулярних пасажирських автоперевезеннях, з точки зору класу, місткості та комфортності автобусів, режимів руху тощо;
- створення та розвиток протизаторних методів організації руху, у т.ч. автоматизованої системи управління дорожнім рухом;
- проектування транспортних розв’язок, підземних і надземних переходів, паркінгів, та інших об’єктів транспортної інфраструктури, а також (для міста Одеси) швидкісної транспортної осі;
- розробка комплексу технічних і технологічних засобів щодо безготівкової оплати проїзду та обліку фактичних обсягів перевезень;

- проектування та створення мережі газонаповнювальних станцій, визначення сертифікованих станцій технічного обслуговування з установки газобалонного устаткування;

- проектування та створення автоматизованих систем диспетчерського управління пасажирським транспортом та систем попереднього продажу квитків з використанням сучасних апаратних та програмних засобів.

Розробка та реалізація відповідних програм та заходів повинна проводитись із широким залученням спеціалізованих науково-дослідних, науково-виробничих, проектних та інших компетентних організацій та спеціалістів.

7.2. Автоматизовані системи диспетчерського управління, обліку та контролю

Одним з найважливіших напрямків інноваційної політики є створення АСДУ – автоматизованих систем диспетчерського управління, обліку та контролю на пасажирському транспорті.

Ці системи мають бути підпорядковані організаторам перевезень, тобто виконкомам відповідних міських рад (щодо міських пасажирських перевезень) та управлінню морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку облдержадміністрації (щодо приміських та міжміських внутрішньообласних пасажирських автоперевезень).

АСДУ міськими пасажирськими автоперевезеннями передбачає створення центральної міської диспетчерської служби та впровадження комплексу апаратних, програмних та периферійних засобів, які забезпечать автоматичну фіксацію часу проходження ідентифікованим транспортним засобом відповідного контрольного пункту. До контрольних пунктів в обов'язковому порядку належать кінцеві зупинки міських маршрутів. Інші контрольні пункти на маршрутах повинні бути розташовані таким чином, щоб унеможливити відхилення транспортного засобу від встановленого паспортом маршруту шляху прямування. Нормативно-довідкове забезпечення повинно включати характеристики кожного маршруту, відповідні розклади руху, у т.ч. розрахунковий час проходження контрольних пунктів, та іншу необхідну інформацію.

Для забезпечення функціонування АСДУ перевізники повинні щоденно, у встановлений термін, надавати центральній диспетчерській службі добуву рознарядку встановленої форми на наступний день та, за необхідності, проводити її коригування.

АСДУ приміськими та міжміськими автобусними перевезеннями повинно функціонувати на базі диспетчерських служб автостанцій з одночасним створенням центральної диспетчерської служби внутрішньообласних автобусних перевезень. Взаємодія диспетчерських служб автостанцій з центральною обласною диспетчерською службою повинна забезпечуватися прямим комп'ютерним обміном відповідною інформацією. Роль контрольних пунктів у даному випадку виконують автостанції, а також, за необхідності, відповідні касові пункти, які повинні

мати необхідне комп'ютерне та програмне забезпечення. Нормативно-довідкове забезпечення є аналогічним тому, що застосовується на міських АСДУ.

Відповідні добові рознарядки надаються перевізниками до диспетчерських служб автостанцій, якими обслуговуються відповідні маршрути.

АСДУ як на міських, так і на приміських та міжміських внутрішньообласних перевезеннях повинна забезпечити у реальному режимі часу контроль кількості транспортних засобів на маршрутах та їх відповідність визначеним характеристикам, кількості виконаних рейсів, додержання розкладів та графіків руху, а також можливість оперативного управління, тобто внесення необхідних змін у відповідні характеристики.

Голосовий та стандартизований текстовий зв'язок між водіями автобусів, диспетчерськими пунктами та централізованими диспетчерськими службами доцільно забезпечити на основі мобільного зв'язку.

У подальшому, для посилення контролю за здійсненням приміських та міжміських внутрішньообласних перевезень можливе застосування GPS-технологій.

8. Безпека пасажирських автоперевезень

Серед усіх показників, що характеризують розвиток та вдосконалення системи організації пасажирських автоперевезень та підвищення їх якості, питання забезпечення безпеки автоперевезень мають найвищий пріоритет.

Типове положення про систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті передбачає її функціонування на всіх рівнях – центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту (Мінтрансзв'язку України), урядовий орган державного управління з питань контролю на автомобільному транспорті (Головдержавтотрансінспекція), органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, а також безпосередньо перевізник.

Державний нагляд за забезпеченням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту, безпеку автомобільних перевезень забезпечує згідно зі ст. 6 Закону України "Про автомобільний транспорт" Головдержавтотрансінспекція та її місцеві підрозділи. У здійсненні державного контролю за безпекою автоперевезень велику роль відіграють також відповідні структури Міністерства внутрішніх справ України (ДАІ).

Функції органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо забезпечення безпеки перевезень передбачені, зокрема, ст. 7 Закону України "Про автомобільний транспорт". Ці органи повинні забезпечити облаштування автобусних маршрутів загального користування необхідною інфраструктурою, а також (на міських автобусних маршрутах) організувати утримання в належному стані проїзної частини автомобільних доріг та під'їздів. Як організатори перевезень вони повинні укладати з перевізниками договори, в яких в обов'язковому порядку повинен бути розділ, що визначає права і обов'язки організатора перевезень і перевізника з цих питань.

Окрім утримання у відповідному стані маршрутної мережі, організатор перевезень повинен забезпечити надання інформації щодо несприятливих

змін дорожньо-кліматичних умов, обмежень руху, виникнення ситуацій, що перешкоджають безпечному руху, виникнення надзвичайних ситуацій. До функції організатора перевезень відносяться також узгодження проведення всіх видів ремонтно-будівельних робіт на маршрутній мережі, узагальнення й аналіз інформації з ДТП, сприяння розробці системи заходів щодо технічного та медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, а також профілактики травматизму.

Організатор перевезень зобов'язаний контролювати виконання перевізником умов договору, що повинні передбачати наступні заходи:

- забезпечення щоденного контролю технічного стану автобусів та медичного контролю водіїв;
- забезпечення зберігання транспортних засобів у порядку, передбаченому ст. 21 Закону України “Про автомобільний транспорт”;
- наявність у перевізника спеціалістів, що забезпечують у встановленому порядку організацію роботи з безпеки дорожнього руху;
- забезпечення належної професійної кваліфікації керівників та інженерно-технічних спеціалістів перевізників, а також належного рівня підготовки водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів. При цьому перевізники з кількістю транспортних засобів 10 і більше згідно зі ст. 34 Закону України “Про автомобільний транспорт” зобов'язані організувати підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автотранспорту, один раз на п'ять років, а з питань безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки – один раз на три роки;
- забезпечення умов праці та відпочинку водіїв згідно з вимогами діючого законодавства;
- забезпечення планування обліку та контролю виконання технічного обслуговування і ремонтів рухомого складу;
- готовність підприємства до дії у випадку виникнення надзвичайної ситуації.

Перевізник для забезпечення безпеки перевезень, в свою чергу, має право відмінити окремі рейси автобусів, обмежувати або припиняти перевезення у разі виникнення несприятливих дорожньо-кліматичних умов, стихійного лиха або інших надзвичайних ситуацій.

Важливим фактором забезпечення безпеки руху є постійне оновлення сучасними автобусами рухомого складу, що використовується на пасажирських перевезеннях, а також відповідність класу та місткості автобусів, що обслуговують маршрути, відповідним пасажиропотокам.

Необхідне подальше вдосконалення системи реєстрації, розслідування та статистичного обліку ДТП, а також розроблення відповідних заходів їх попередження. Аналіз місць концентрації ДТП та причин їх виникнення повинен систематично використовуватися для оновлення відповідних розділів паспортів маршрутів.

З точки зору забезпечення безпеки руху, необхідно також посилити контроль за здійсненням зупинок автобусів, які працюють у звичайному режимі руху та у режимі “експрес”, виключно в місцях, визначених паспортом маршруту. Автобуси, які працюють у режимі “маршрутне таксі”, в свою чергу, повинні здійснювати посадку та висадку пасажирів, перш за все, у місцях розташування зупинок громадського транспорту, а також в інших

місцях, де зупинка дозволена правилами дорожнього руху і не створює перешкод іншим транспортним засобам.

З метою підвищення кваліфікації водіїв, що здійснюють пасажирські автоперевезення, доцільно ініціювати допуск до навчання на категорію “Д” лише водіїв, які мають відповідний стаж керування транспортними засобами категорії “С”.

Однією із профілактичних дій повинна стати позитивна практика європейських країн по використанню та застосуванню світловідбиваючих знаків. Наявність світловідбиваючих знаків на зовнішньому одязі, на шкільних ранцях та інших предметах учнів та студентів (особливо в сільській місцевості), на автомобілях та автобусах, їх використання дорожніми організаціями, в значній мірі дозволить покращити рівень безпеки на автомобільних дорогах та в інших місцях роботи транспорту.

Доцільно також розширити застосування відокремлених смуг руху автотранспорту загального користування.

Для комплексного розв'язання питань забезпечення безпеки руху доцільно розробити та впровадити Регіональну систему управління безпекою руху, основним завданням якої буде забезпечення виявлення та попередження негативних факторів, що впливають на рівень безпеки перевезень, збереження життя і здоров'я людей і стан навколишнього природного середовища.

Важливу роль у функціонуванні Регіональної системи повинна відігравати діяльність обласної координаційної ради та районних комісій з безпеки руху.

9. Охорона навколишнього середовища

Однією з важливих умов перспективного розвитку транспортної системи області є забезпечення екологічної безпеки, зниження рівня забруднення навколишнього середовища.

Так, на стан атмосферного повітря області значною мірою впливають викиди від автомобільного транспорту. Наприклад, у 2005 році в атмосферне повітря автомобільним транспортом було викинуто 83,2 тис. тонн забруднюючих речовин (перш за все – оксид вуглецю, оксиди азоту, вуглеводні, сажа, сірчастий ангідрид), що становить 67% від загального обсягу викидів по області.

Протягом останніх років спостерігається шкідлива тенденція збільшення інтенсивності забруднення атмосферного повітря транспортними засобами, перш за все, у найбільш розвинутих в економічному відношенні містах Одесі, Ізмаїлі та Іллічівську. Підвищення рівня забруднення атмосферного повітря відмічається також вздовж великих автомагістралей, а концентрація забруднюючих речовин на ґрунті у деяких місцях перевищує гранично допустимі рівні у 5 – 7 разів.

Основними факторами, які впливають на підвищення рівня забруднення, є:

- значне зростання кількості автотранспорту, у т.ч. у деяких випадках необґрунтоване збільшення кількості пасажирських автобусів;
- незадовільний технічний стан автотранспорту, у т.ч. через його значний вік;

- використання пального низької якості, що не відповідає екологічним вимогам європейських стандартів;
- незначна питома вага автотранспорту, що використовує газове пальне, незначна кількість газонаповнювальних станцій (заправок);
- відсутність оптимальних транспортних розв'язок.

Основними напрямками покращання екологічної ситуації в Одеській області слід вважати наступні:

- збільшення питомої ваги автобусів, що використовують альтернативне пальне. Для цього необхідно створити відповідну мережу автозаправних станцій та забезпечити створення необхідної мережі сертифікованих СТО з установки та обслуговування устаткування, що забезпечує роботу автобусів на такому паливі;
- забезпечення роботи контрольно-регулювальних пунктів паливного обладнання на станціях технічного обслуговування та автотранспортних підприємствах;
- забезпечення дієвого контролю за якістю пального;
- впровадження системи заходів щодо використання пристрою зниження змісту шкідливих речовин у відпрацьованих газах;
- проведення комплексу заходів щодо заміни автобусів малої місткості на автобуси середньої та великої місткості, обладнані двигунами, що відповідають євростандартам, тощо.

Пріоритетним напрямком також слід вважати реалізацію комплексу заходів щодо посилення контролю за рівнем забруднення транспортними засобами атмосферного повітря.

Крім того, для великих міст актуальними є проблеми модернізації та удосконалення вулично-дорожньої мережі, будівництво нових транспортних розв'язок, створення відособлених магістралей і шляхопроводів для руху пасажирського і вантажного транспорту, організація раціональної схеми руху пасажирських і вантажних потоків магістралями міст.

Значний ефект може дати запровадження автоматизованих систем управління дорожнім рухом з підключенням до систем найважливіших транспортних розв'язок, а також спорудження підземних і надземних переходів для поділу потоків транспорту і пішоходів.

Для міста Одеси пріоритетним є недопущення знижки частки електротранспорту в загальному обсязі міських пасажирських перевезень. При цьому кардинальним рішенням проблеми екологічної безпеки для міста може бути створення швидкісної транспортної осі (наприклад, на базі швидкісного трамваю), що дозволить істотно скоротити кількість необхідних транспортних засобів і значно знизити навантаження на екологічно неблагополучні магістралі.

10. Кадрова політика, підготовка та перепідготовка кадрів

Одним з важливих питань розвитку системи пасажирських перевезень є забезпечення передбачених Законом України “Про автомобільний транспорт” вимог до персоналу автомобільного транспорту, перш за все, до кваліфікаційного рівня працівників перевізників. Дійсно, відсутність належного кваліфікаційного рівня може створювати наступні проблеми:

- зростання аварійності та травматизму:

- зростання собівартості перевезень та погіршення загальних показників економічної діяльності перевізників;
- зниження якості обслуговування;
- зниження рівня технічної підготовки рухомого складу;
- зниження здатності до дій у надзвичайних ситуаціях тощо.

Аналіз діяльності перевізників показує, що до 80% з них не мають достатньої кількості фахівців з відповідною освітою і необхідним досвідом роботи. Перш за все, це стосується питань економіки автоперевезень, а також систем безпеки руху та охорони праці.

Досить стійкою негативною тенденцією є те, що з вини водіїв трапляється до 70% ДТП. Це свідчить про те, що, не зважаючи на інші чинники, які впливають на безпеку дорожнього руху, рівень підготовки водіїв є одним з головних критеріїв безпеки руху та організації перевезень.

Виходячи з цього, підвищенню рівня кваліфікації водіїв, перш за все на пасажирських перевезеннях, треба приділити особливу увагу. У зв'язку з цим слід терміново впровадити нові навчальні плани і програми підготовки та підвищення кваліфікації водіїв відповідних категорій, затверджених ДСПТО 8322.2.160008-2006, а також ввести модульне навчання.

Спеціальна підготовка водіїв-професіоналів повинна передбачати вивчення основ транспортного законодавства, безпеки руху, охорони праці, пожежної безпеки, а також правил перевезення пасажирів. Крім того, слід забезпечити навчання з правил технічної експлуатації та обслуговування автобусів, порядку роботи на лінії, правил роботи з первинними транспортними документами, а також інших стандартів, що забезпечують необхідний рівень культури обслуговування пасажирів (у т.ч. формування стереотипів позитивної поведінки у водіїв) та системи безпеки на автотранспорті.

В період підвищення кваліфікації водіям доцільно проходити практичний курс водіння з антиаварійної підготовки на автодромах, для чого необхідно вирішити проблеми оформлення земельних ділянок, побудови та обладнання автодромів у районних центрах і м. Одесі.

Особливу увагу слід приділити стажуванню водіїв перед початком самостійної роботи на маршрутах.

Необхідно посилити контроль за додержанням перевізниками ліцензійних умов господарської діяльності з автоперевезень, зокрема в питаннях періодичного підвищення кваліфікації персоналу, обов'язкової підготовки та перепідготовки, перш за все, з питань безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки. Для цього доцільно розглянути питання створення регіонального методичного центру з підготовки та перепідготовки кадрів для автотранспортної підгалузі з впровадженням у навчальний процес сучасних комп'ютерних програм, підручників, посібників та залучення до викладання кваліфікованих спеціалістів автотранспорту.

Підготовку та перепідготовку керівників та спеціалістів підприємств-перевізників можливо проводити також у відповідних центрах, які можна відкрити на базі спеціалізованих навчальних закладів регіону.

Потрібно створити умови для того, щоб перевізники приймали на роботу лише кваліфікованих водіїв та фахівців. Це можливо забезпечити включенням відповідних вимог до умов проведення конкурсів, а також договорів між переможцями конкурсів та організаторами перевезень.

Реалізація комплексного підходу до цих заходів дозволить створити дієву систему контролю за фаховим рівнем працівників автоперевізників та конкурентне середовище у відповідному сегменті ринку праці. Зрозуміло, що здійснення цих заходів можливе лише за умови проведення ефективної соціальної політики та постійного регулювання рівня середньої заробітної плати водіїв та інших працівників автотранспорту відносно до інших галузей господарства.

11. Заключні положення

Реалізація положень Концепції здійснюється шляхом розробки і затвердження у встановленому порядку короткострокових і середньострокових програм. Ці програми повинні містити у собі конкретні заходи, спрямовані на реалізацію окремих положень Концепції у частині розвитку та вдосконалення маршрутної мережі, мережі автовокзалів і автостанцій, маршрутної інфраструктури, а також забезпечення якості пасажирських перевезень, вдосконалення економічної, інноваційної та кадрової політики, безпеки перевезень та екологічної безпеки.

По кожному із заходів, що входять до відповідних програм, повинні бути визначені конкретні виконавці, відповідальні особи, терміни виконання, обсяги та джерела фінансування.

Функції ініціатора та координатора розробки та погодження відповідних програм повинно виконувати управління морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації, залучаючи до цієї роботи інші профільні управління облдержадміністрації, державні та інші структури, відповідних фахівців.

Програми повинні бути розглянуті та затвержені Одеською обласною радою.

Функції ініціатора та координатора розгляду та затвердження програм повинна виконувати постійна комісія Одеської обласної ради з питань транспорту і шляхів.

Для забезпечення комплексної реалізації положень Концепції необхідно забезпечити належну взаємодію у системі планування, організації та управління пасажирськими перевезеннями. При формуванні маршрутної мережі та інфраструктури, мережі автовокзалів та автостанцій, проведенні відповідних конкурсів слід враховувати пропозиції органів місцевого самоврядування та районних державних адміністрацій.

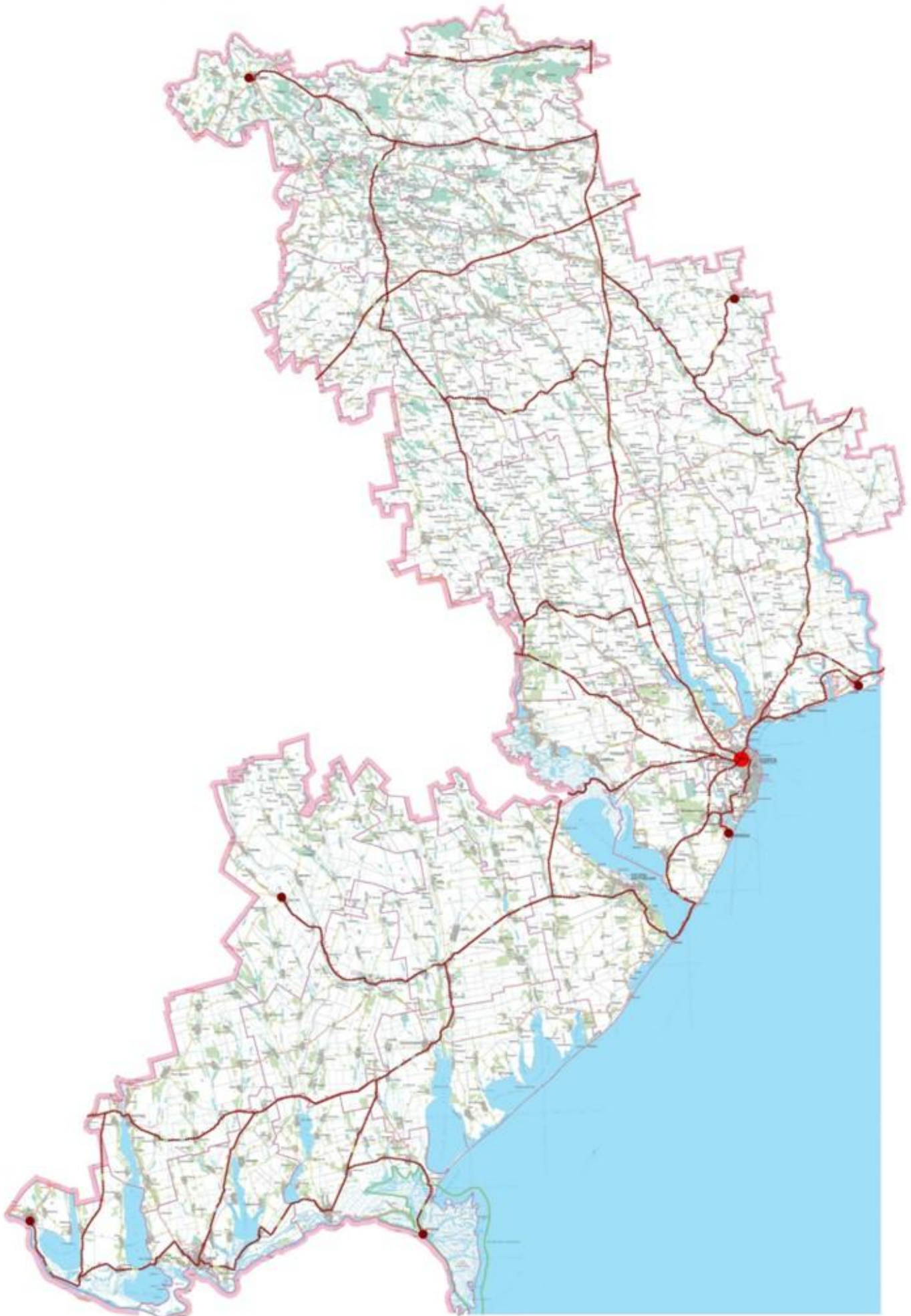
Забезпечення та координацію цієї роботи також слід покласти на управління морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації та постійну комісію Одеської обласної ради з питань транспорту і шляхів.

Додаток до Концепції розвитку
пасажирських автоперевезень
в Одеській області на період до
2015 року

СХЕМИ МАРШРУТНИХ МАГІСТРАЛЕЙ ОБЛАСТІ

Схема

маршрутних магістралей Одеської області



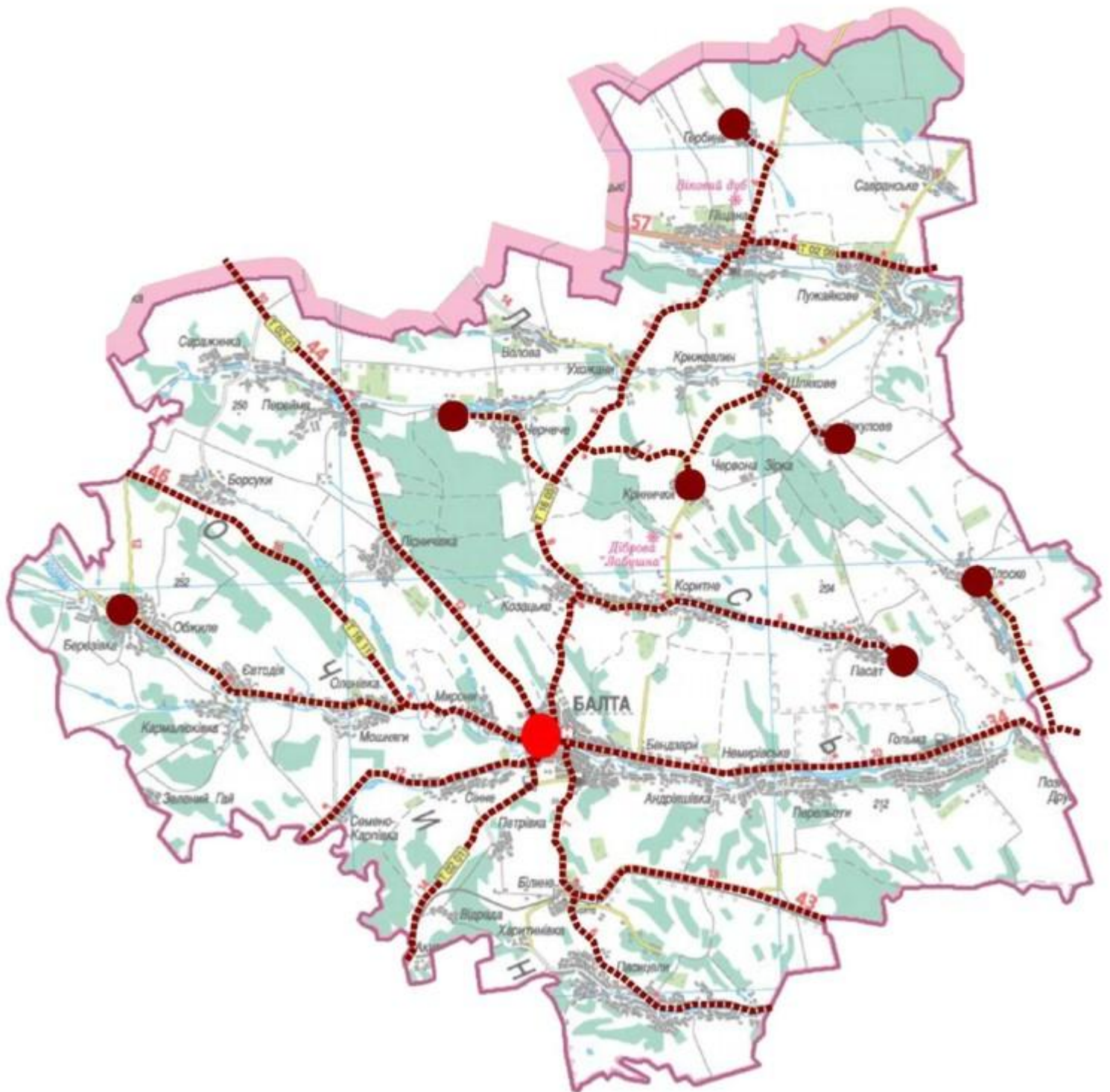
Схема

маршрутних магістралей Арцизького району



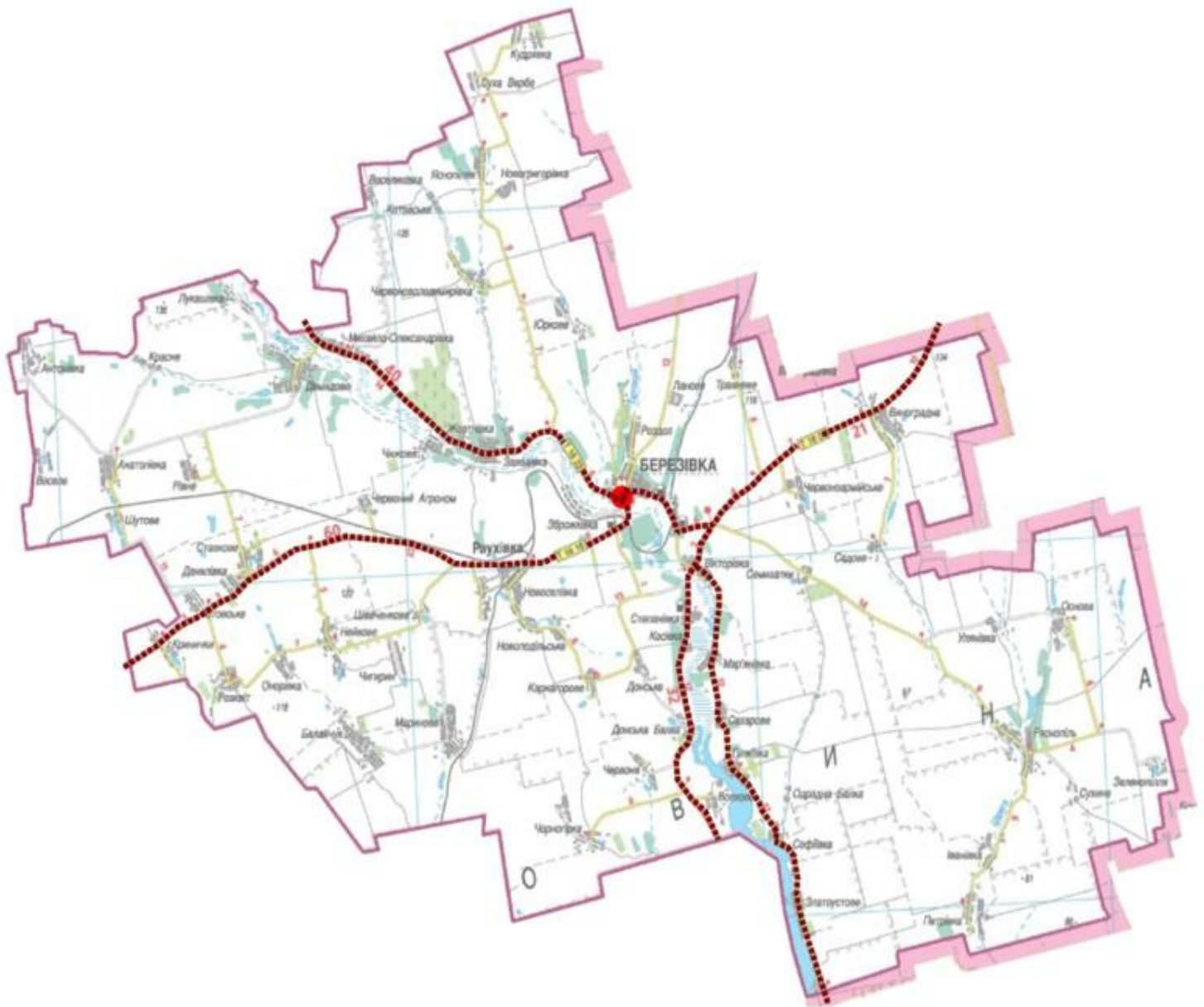
Схема

маршрутних магістралей Балтського району



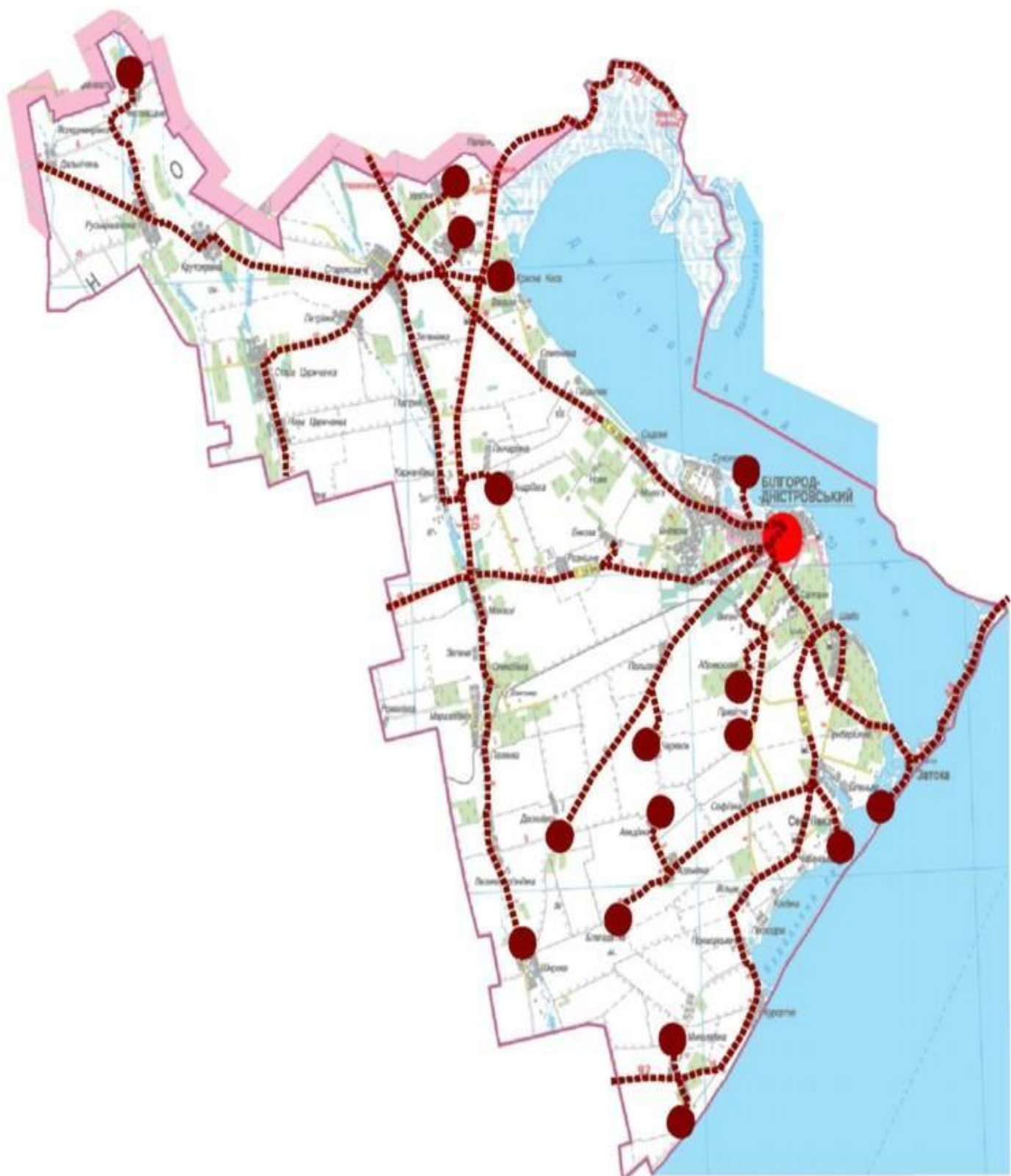
Схема

маршрутних магістралей Березівського району



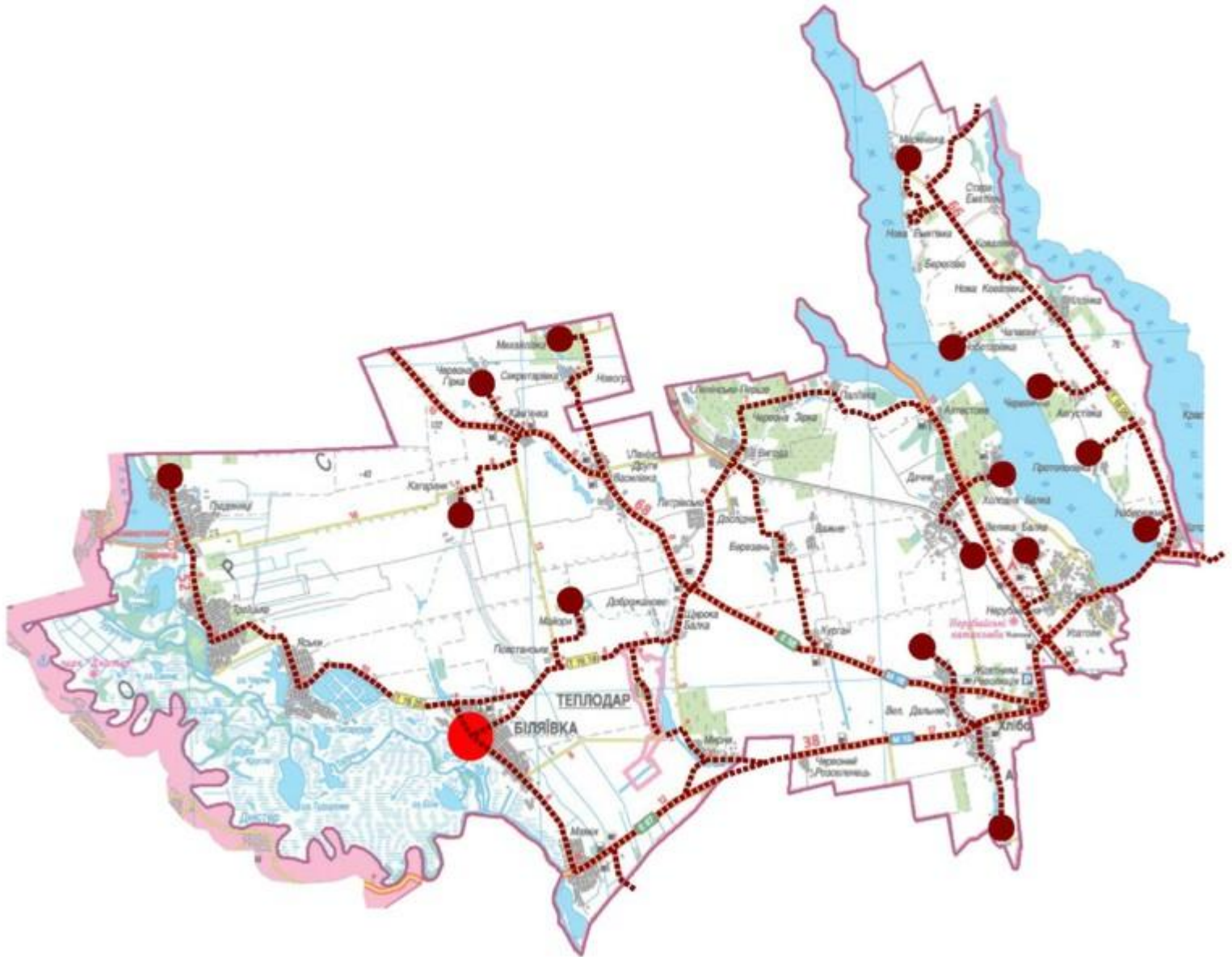
Схема

маршрутних магістралей Білгород-Дністровського району



Схема

маршрутних магістралей Біляївського району



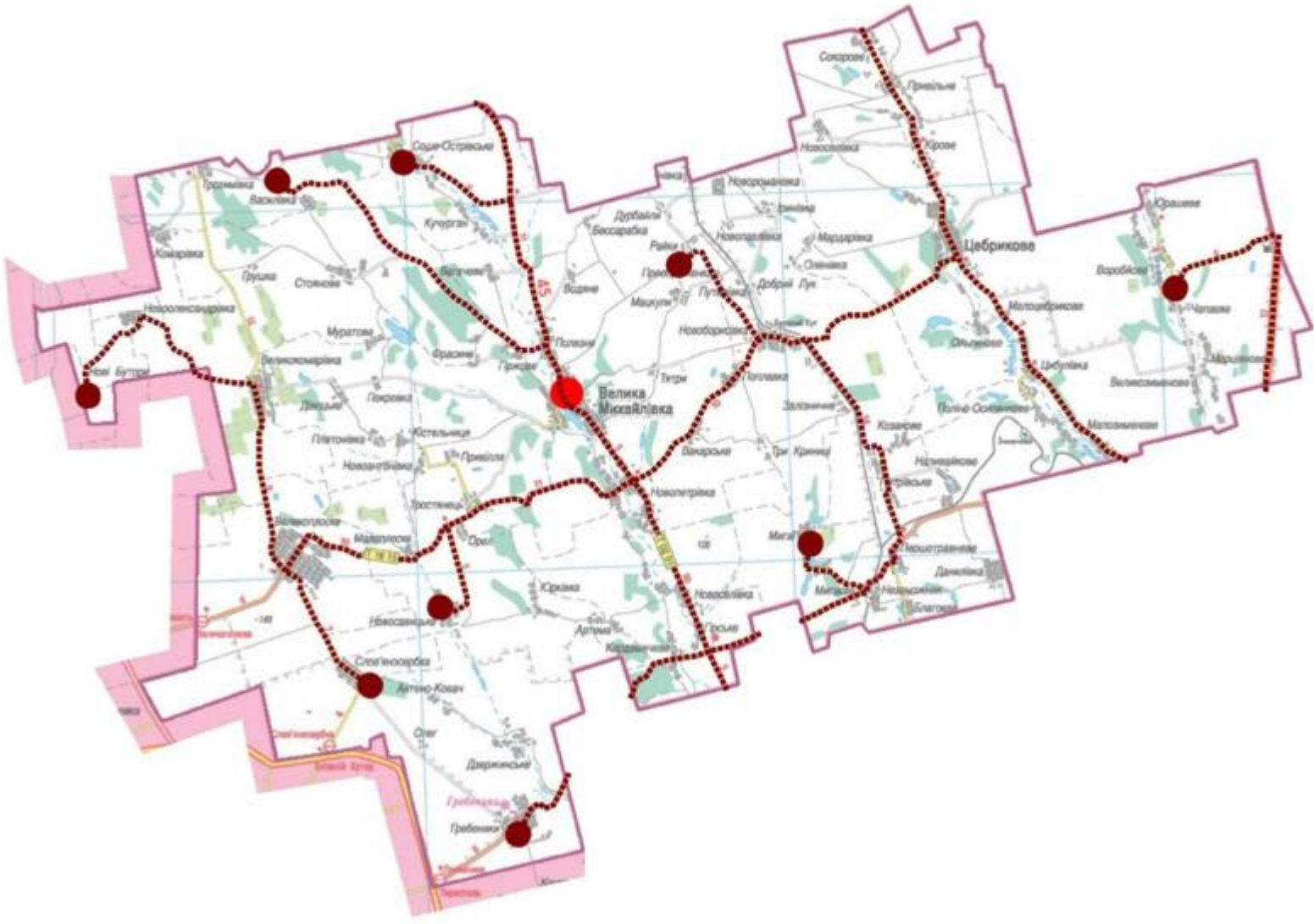
Схема

маршрутних магістралей Болградського району



Схема

маршрутних магістралей Великомихайлівського району



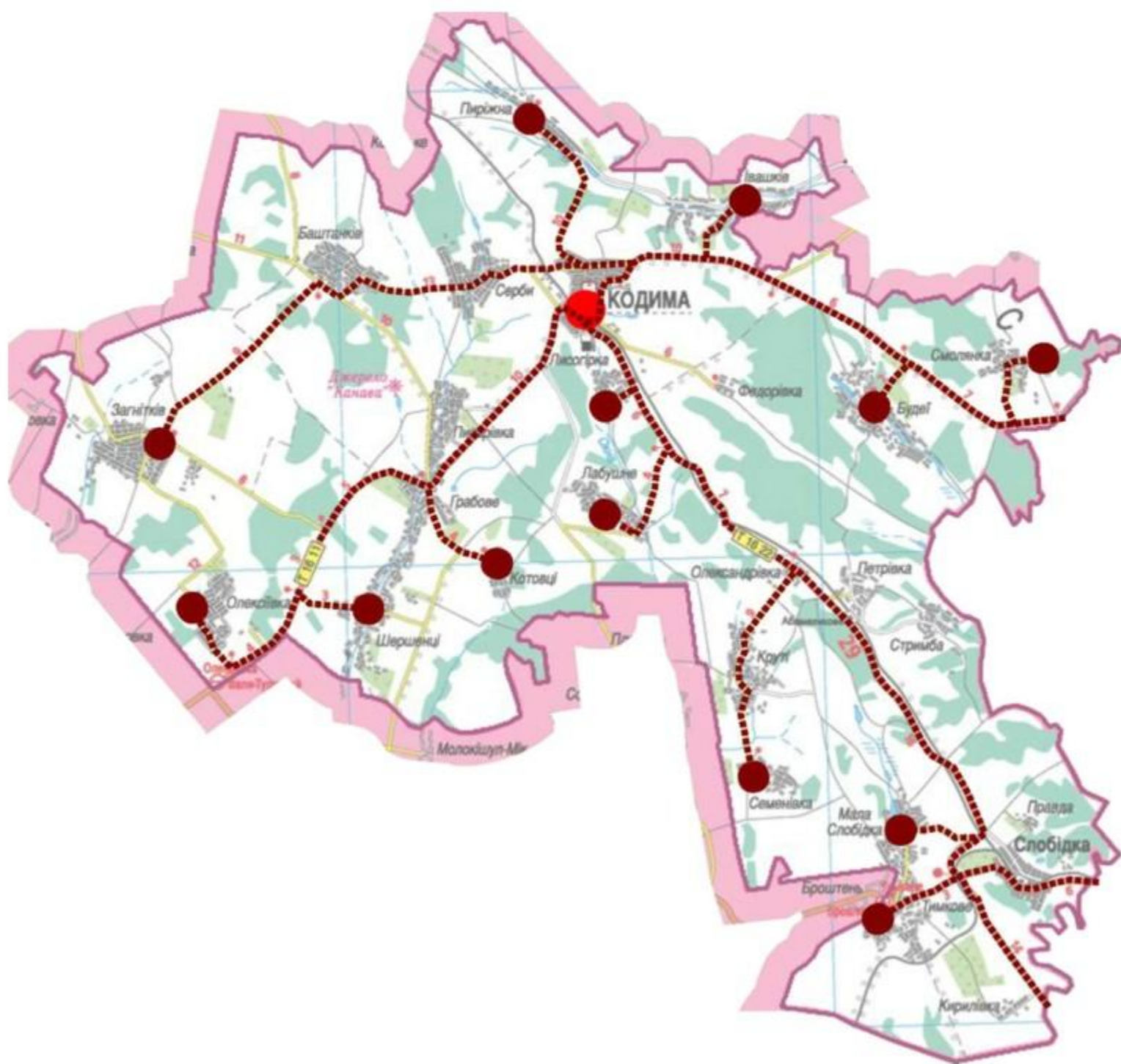
Схема

маршрутних магістралей Кілійського району



Схема

маршрутних магістралей Кодимського району



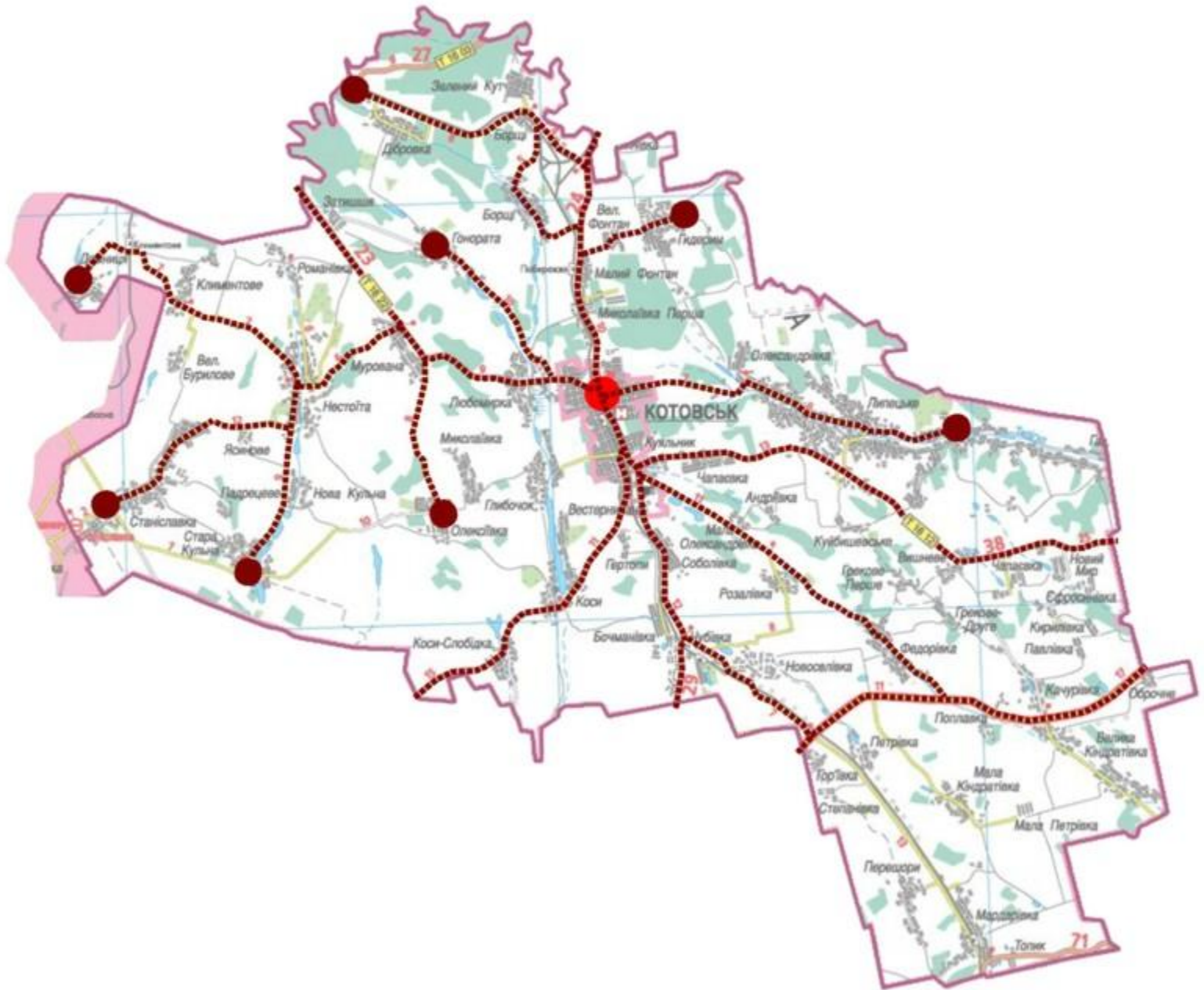
Схема

маршрутних магістралей Комінтернівського району



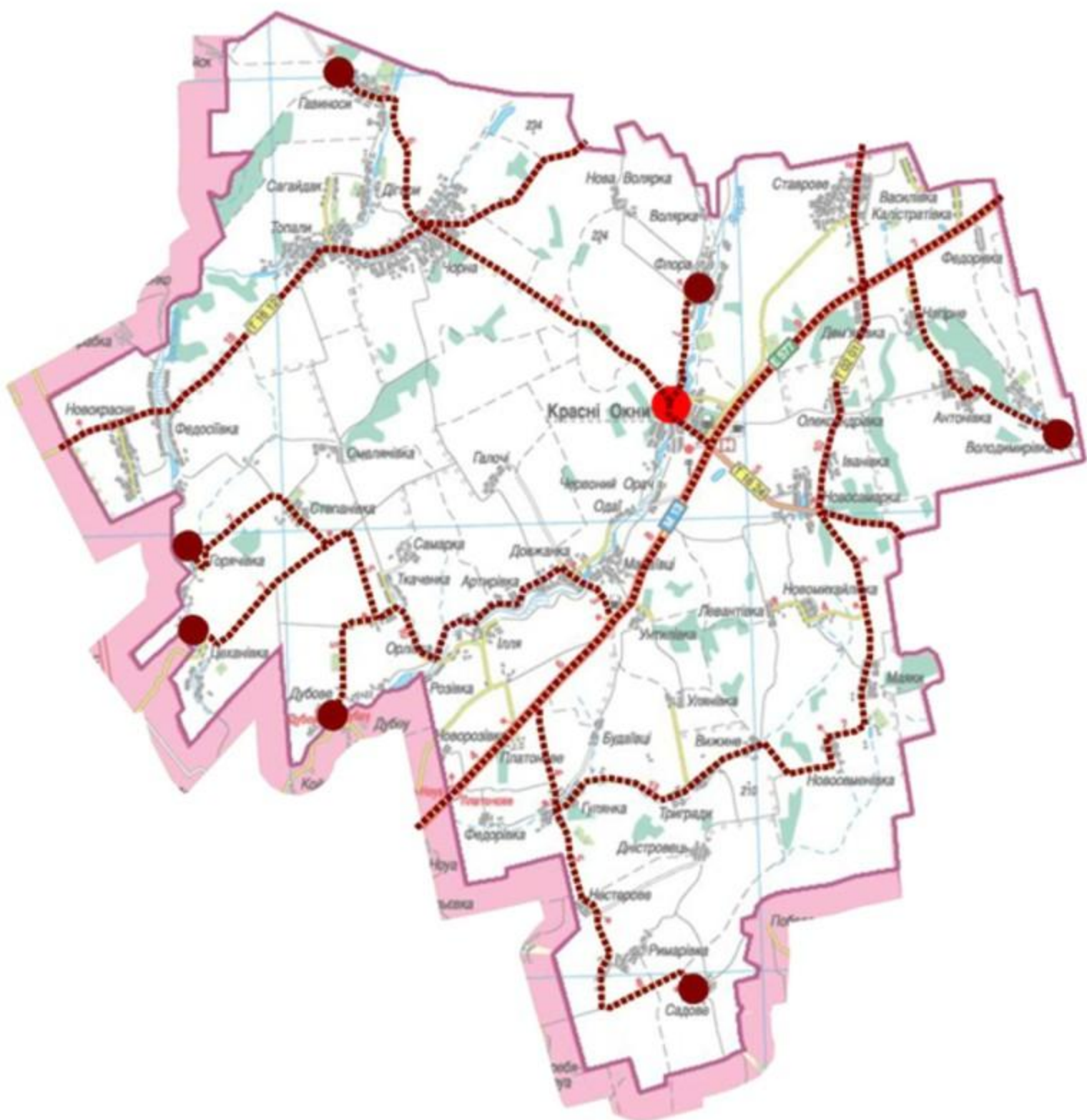
Схема

маршрутних магістралей Котовського району



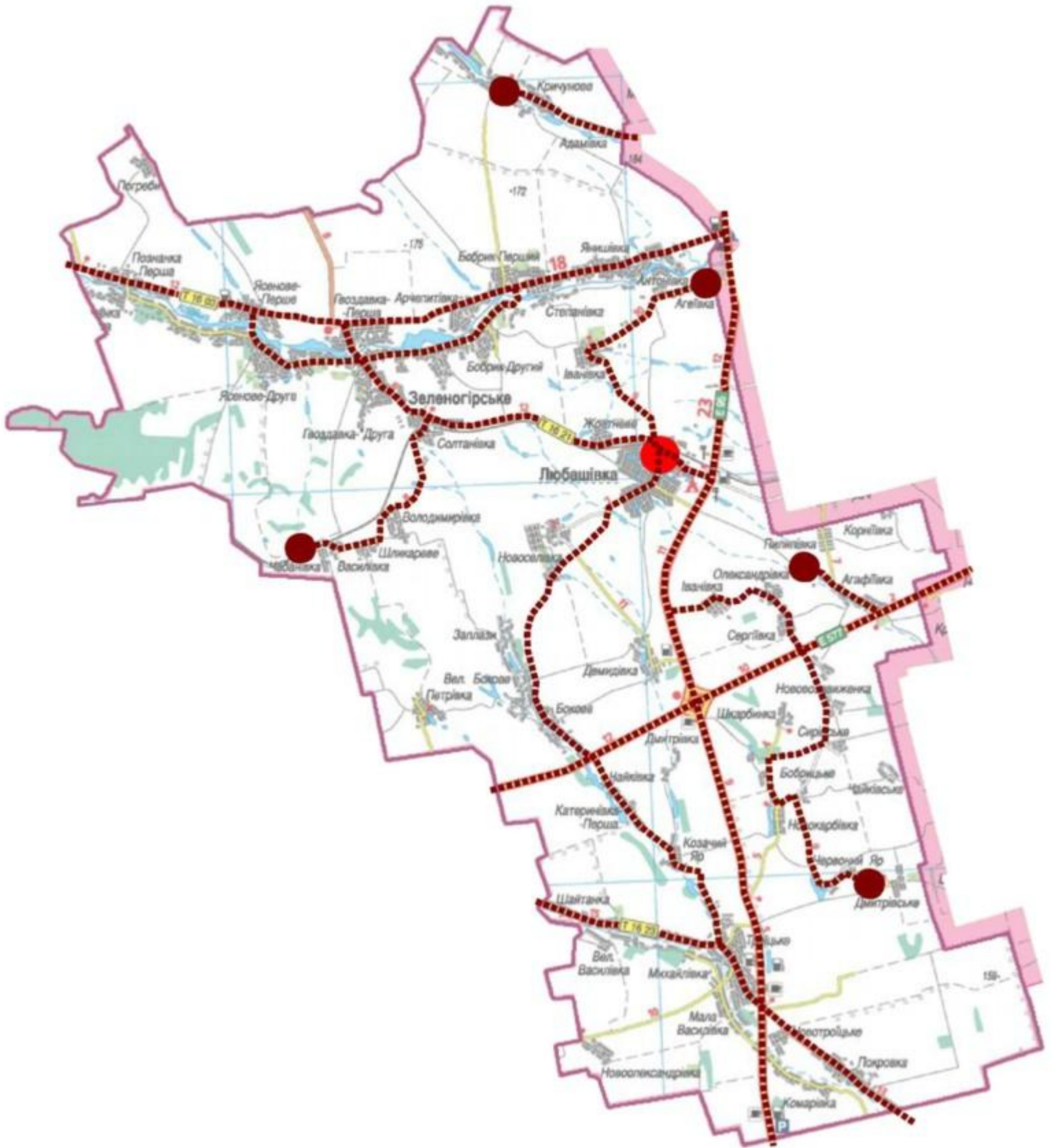
Схема

маршрутних магістралей Красноокнянського району



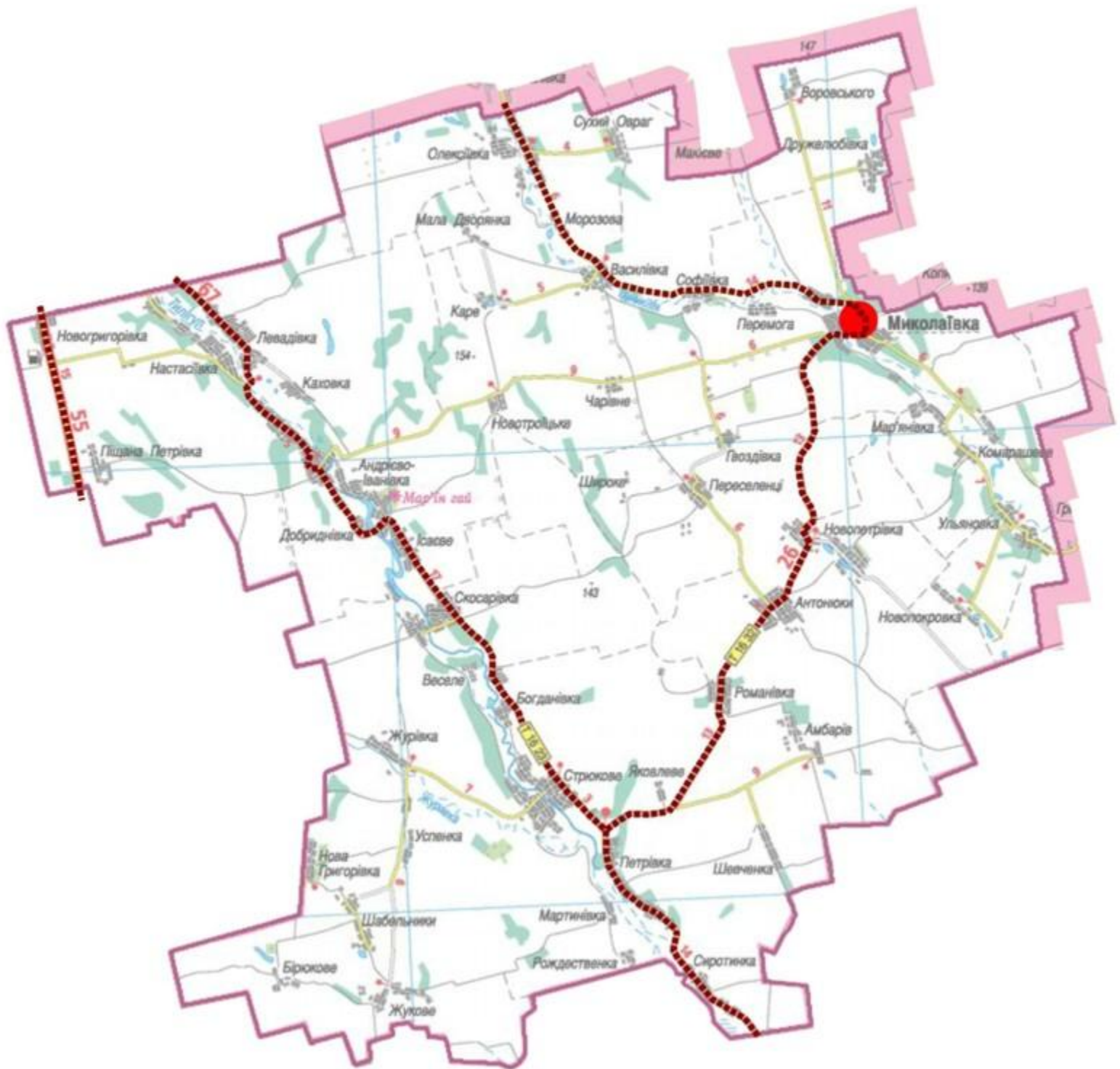
Схема

маршрутних магістралей Любашівського району



Схема

маршрутних магістралей Миколаївського району



Схема

маршрутних магістралей Овідіопольського району



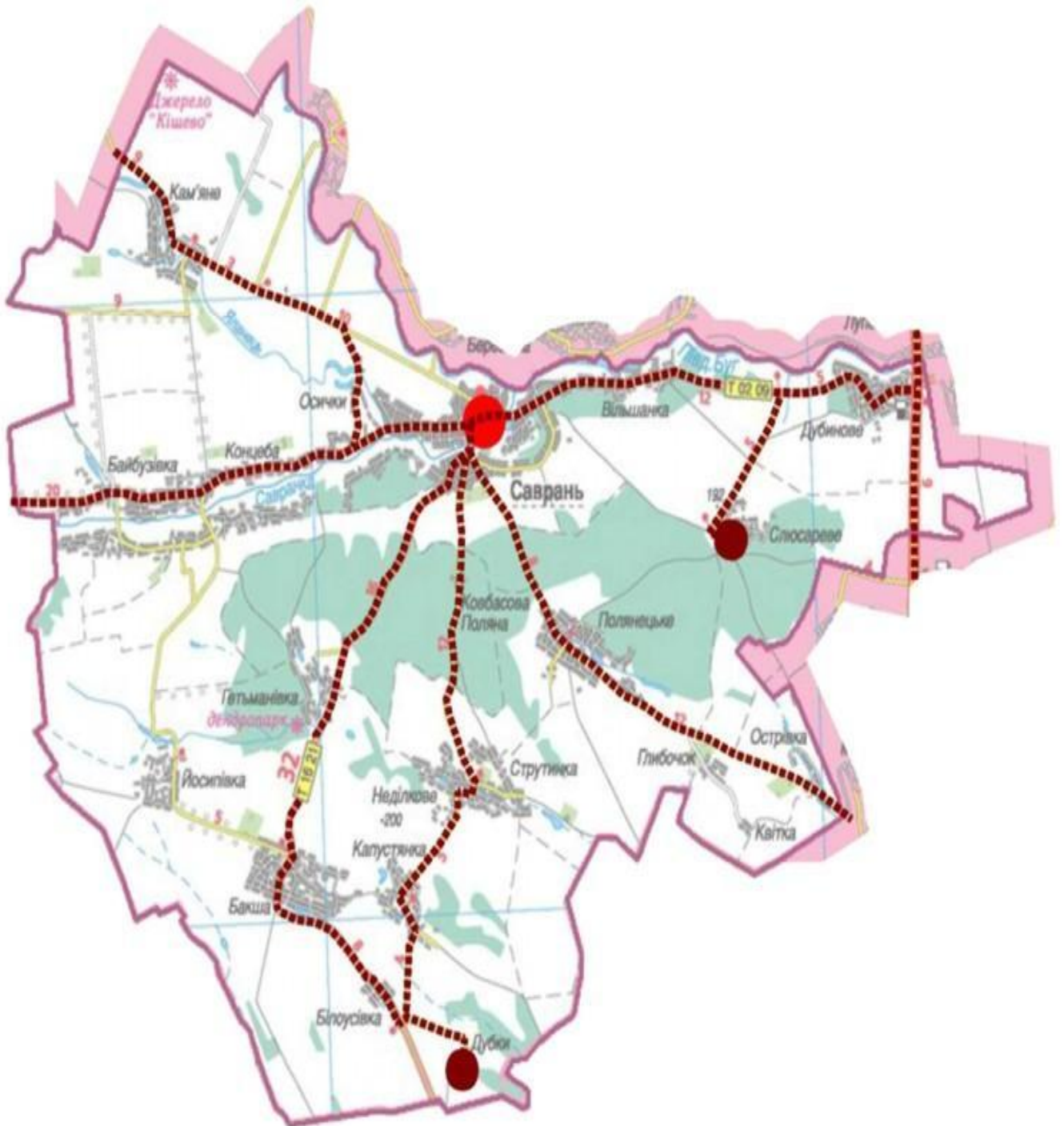
Схема

маршрутних магістралей Ренійського району



Схема

маршрутних магістралей Савранського району



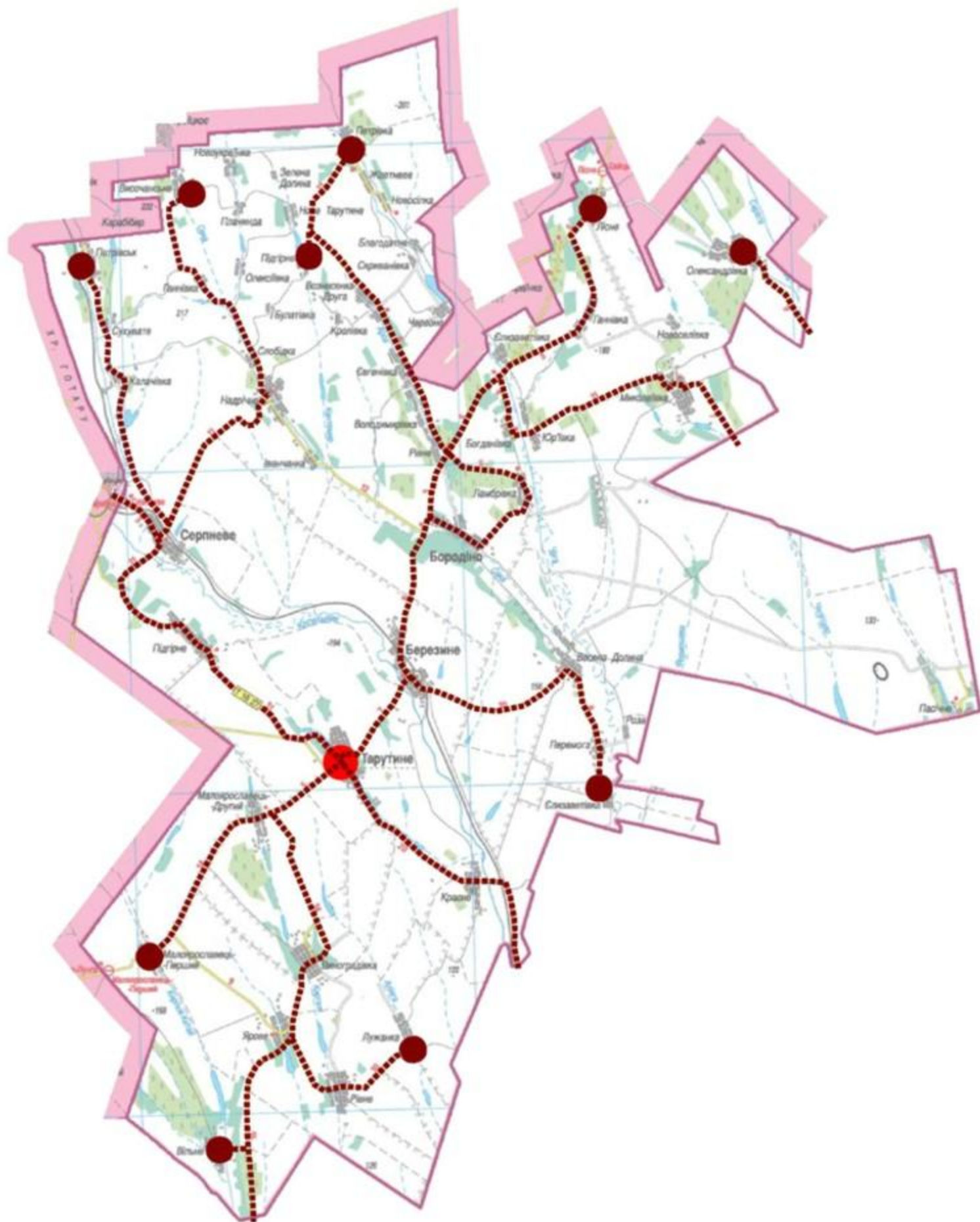
Схема

маршрутних магістралей Саратовського району



Схема

маршрутних магістралей Тарутинського району



Схема

маршрутних магістралей Татарбунарського району



Схема

маршрутних магістралей Фрунзівського району

