



**КРЕМЕНЧУЦЬКА МІСЬКА РАДА
ПОЛТАВСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

ХІІІ СЕСІЯ МІСЬКОЇ РАДИ VII СКЛИКАННЯ

РІШЕННЯ

від 30 серпня 2016 року
м. Кременчук

**Про затвердження Концепції
розвитку пасажирських перевезень
в м. Кременчуці до 2022 року**

На виконання Закону України «Про автомобільний транспорт», відповідно до пункту 5 рішення Кременчуцької міської ради Полтавської області від 29.03.2016 «Про затвердження Програми відшкодування втрат за рахунок міського бюджету за перевезення пільгових категорій населення м. Кременчука міським автомобільним транспортом, електротранспортом та приміським залізничним транспортом на 2016 рік», керуючись статтею 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Кременчуцька міська рада Полтавської області

вирішила:

1. Затвердити Концепцію розвитку пасажирських перевезень в м. Кременчуці до 2022 року (додається).
2. Оприлюднити рішення відповідно до вимог законодавства.
3. Контроль за виконанням цього рішення покласти на заступника міського голови Декусара В.В., постійну депутатську комісію з питань житлово-комунального господарства, управління комунальною власністю, енергозбереження, транспорту, зв'язку та ІТ-технологій (голова комісії Котляр В.Ю.).

Міський голова



В.О.МАЛЕЦЬКИЙ

Додаток
до рішення міської ради
від 30 серпня 2016 року

КОНЦЕПЦІЯ **розвитку пасажирських перевезень в м. Кременчуці до 2022 року**

1. Загальні положення

Міський пасажирський транспорт займає особливе місце в розвитку та функціонуванні міста, що пояснюється постійним його використанням населення міста. Із зростанням рівня автомобілізації значення громадського транспорту зменшилося, але переміщення всередині міста через перенасиченість міських вулиць автомобілями перетворилось на одну з найгостріших соціально-економічних і екологічних проблем сучасного суспільства.

Концепція розвитку пасажирських перевезень (далі – Концепція) є стратегічним документом, який на основі аналізу сучасного стану пасажирських перевезень визначає основні засади, напрями та цілі їх подальшого розвитку в м. Кременчуці на період до 2022 року.

Концепція спрямована на вдосконалення місцевої транспортної політики, яка необхідна для доповнення і коригування дії ринкових механізмів з метою забезпечення ефективного формування ринку послуг пасажирських перевезень, що відповідає суспільним інтересам.

Засади Концепції реалізуються шляхом розроблення, затвердження та реалізації відповідних короткострокових та середньострокових програм.

1.1. Мета та цілі створення Концепції

Метою Концепції є визначення концептуальних засад формування та реалізації самоврядної політики для забезпечення стабільного та ефективного функціонування та удосконалення діючої системи організації пасажирських перевезень в місті Кременчуці.

Цілі Концепції:

1. Забезпечення гарантованого та ефективного задоволення потреб населення у безпечних і якісних послугах пасажирських перевезень.
2. Прискорення модернізації виробничо-технічної бази транспортного комплексу, вихід його на сучасний техніко-технологічний рівень, формування нових підходів в інноваційній політиці.
3. Забезпечення поетапної реалізації перетворень у транспортному секторі економіки на основі розвитку конкурентного середовища на ринку транспортних послуг.

1.2. Характеристика міста

Кременчук – місто обласного підпорядкування, адміністративний, промисловий, транспортний, науковий і культурний центр Полтавської області.

Місто розташоване у зоні помірно континентального клімату в межах Придніпровської низовини і середньої течії річки Дніпра на лівому та правому її берегах, в центральній частині України. Відстань до обласного центру міста Полтави – 115 км, до столиці України міста Києва – 290 км. Загальна територія міста становить 9600 га. За адміністративним поділом Кременчук має два району: Автозаводський (лівобережна частина) та Крюківський (переважно правобережна та частково лівобережна частини). Станом на 01.01.2015 населення міста – 225 тис. осіб. Це 29 показник в Україні.

У місті функціонує велика кількість промислових підприємств та близько 14 тисяч суб'єктів підприємницької діяльності, 120 закладів освіти, 14 лікувальних закладів та 14 закладів культури. Така широка соціально-економічна структура міста зумовила достатньо розвинену транспортну систему.

1.3. Роль пасажирських перевезень

Пасажирські перевезення впливають на соціальну, виробничу та екологічну сфери міста, а також на створення умов справедливої конкуренції між перевізниками різних форм власності. Серед широкого кола проблем, що обумовлені розвитком та функціонуванням сучасного міста, особливого значення набуває складна система взаємодії різних видів пасажирського транспорту.

Історично у місті Кременчуці застосовується наземний транспорт – автомобільний та електричний (тролейбус). Автомобільний транспорт, як основний вид пересування, дає можливість пасажиру доволі швидко дістатись до необхідного пункту і на великі відстані. Внаслідок цього, забезпечення належного рівня безпеки та якості транспортного обслуговування пасажирів є першочерговою задачею перевізників.

Вирішальну роль в організації пасажирських перевезень відіграє ефективна реалізація державної транспортної політики в галузі пасажирського автомобільного транспорту, яка здійснюється через нормативно-правову і нормативно-технічну базу, удосконалення системи державного управління, управління державою власністю (об'єктами інфраструктури, підприємствами галузі автомобільного транспорту) та державного регулювання у 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 перевезення, які на відміну від залізничного транспорту знаходяться поза державною власністю, потребують особливої уваги державних органів, органів місцевого самоврядування та фахівців.

2. Аналіз стану пасажирських перевезень у м. Кременчуці

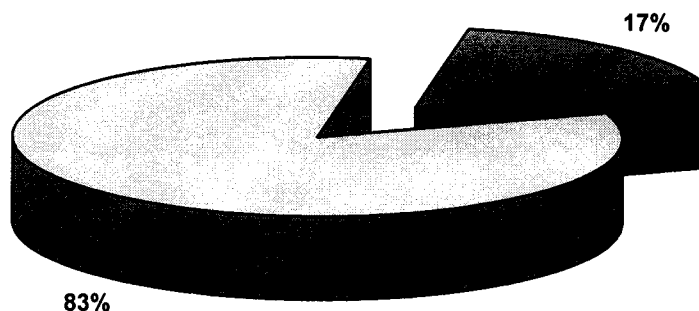
2.1. Особливості маршрутної системи міста, кількість маршрутів, обсяги пасажирських перевезень

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки міста, яка включає в себе комплекс пасажирських та вантажних перевезень. Створення в місті конкурентного середовища на ринку транспортних послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування та сприяння його розвитку здійснюється на конкурсних засадах.

Кременчук – одне з міст в Україні, де існує електричний транспорт, а саме – тролейбус, що є екологічно чистим та зручним видом громадського транспорту для більшості мешканців, особливо пільгової категорії населення.

Основними видами пасажирського транспорту міста є автобусний і тролейбусний. Пасажирський автомобільний транспорт – найвагоміша складова транспортної системи м. Кременчука. Його частка у перевезенні пасажирів становить понад 80 %.

Питома вага за типами пасажирського транспорту



■ Електротранспорт □ Автомобільний транспорт

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

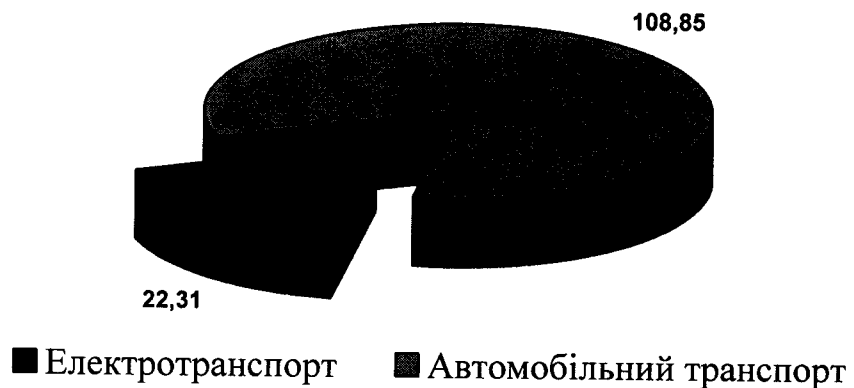
Необхідно відмітити, що поступове зменшення кількості рухомого складу електротранспорту на маршрутах на початку 2000 –х років до сьогодні компенсувалось введенням дублюючих автобусних маршрутів з поступовим нарощуванням на них кількості транспортних засобів малої пасажировмісності (до 20-ти місць для сидіння), так звані мікроавтобуси.

З часом пасажиропотоки змінювались, споживач послуг пасажирських перевезень став більш вимогливим, виникала необхідність у потребі більш комфортного пасажирського транспорту, і це призводило до періодичних змін маршрутної мережі міста, кількості та класності транспортних засобів. Так у 2006 році міська маршрутна мережа міста налічувала 33 автобусні маршрути, у 2010 році – 30 маршрутів, у 2012 році – 28 маршрутів. Станом на 01.01.2016 у місті Кременчуці функціонують 21 автобусний маршрут. При цьому кількість тролейбусних маршрутів у місті збільшилася з 5 до 7 маршрутів. Таке різке

зменшення кількості автобусних маршрутів можна пояснити тим, що на ринку пасажирських перевезень у місті відбулися зміни економічного характеру: на ринку пасажирських перевезень працюють виключно приватні перевізники, діяльність яких направлена на отримання прибутку. Тому, після закінчення термінів дії договорів на «непопулярних» збиткових маршрутах не були проведені конкурси на перевезення пасажирів у зв'язку з відсутністю претендентів. Ситуацію зможе виправити створення комунального автомобільного пасажирського парку, що забезпечить якісну конкуренцію в сфері пасажирських перевезень.

Відповідно до обстеження пасажиропотоку на міських маршрутах, яке було проведено у 2010 році, пасажиропотік складав 22 310 чол/день на тролейбусних маршрутах та 108 852 чол/день – на автобусних. Після цього комплексне обстеження пасажиропотоку в місті не проводилось, а у 2015-2016 роках були проведені обстеження пасажиропотоку на окремих 9 маршрутах міста. Так, для прикладу, пасажиропотік на маршруті №15 у 2010 році складав 10 844 чол/день, а у 2015 – 9 090 чол/день; на маршруті №17 у 2010 – 8524 чол/день, у 2015 – 9 567 чол/день; на маршруті №2В у 2010 – 4911 чол/день, у 2015 – 4035 чол/день; на маршруті № 28 у 2010 – 5 518 чол/день, у 2015 – 4 503 чол/день. Однак, повноцінні висновки можна зробити після завершення обстеження пасажиропотоків на всіх маршрутах.

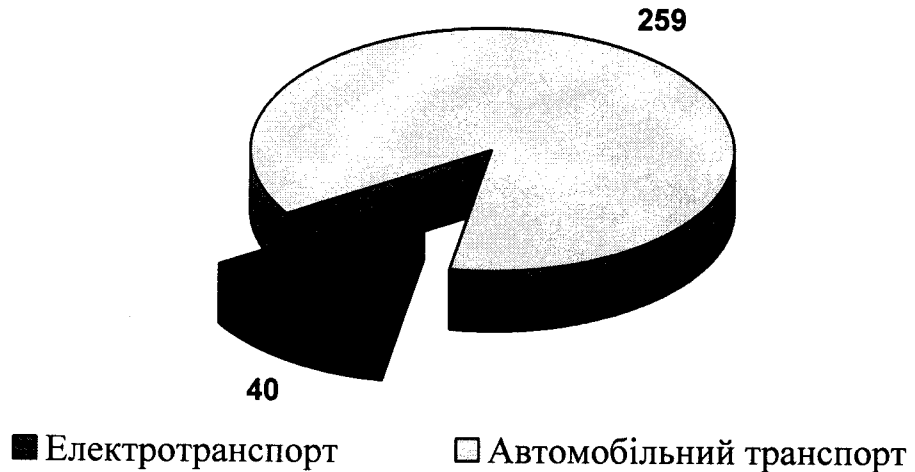
Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб за добу) за типами пасажирського транспорту



2.2. Характеристика режимів руху та типів пасажирського транспорту

Кількість транспортних засобів, які щоденно обслуговують маршрути міста, відповідно до укладених договорів, складає 259 одиниць автотранспорту та 40 одиниць електротранспорту.

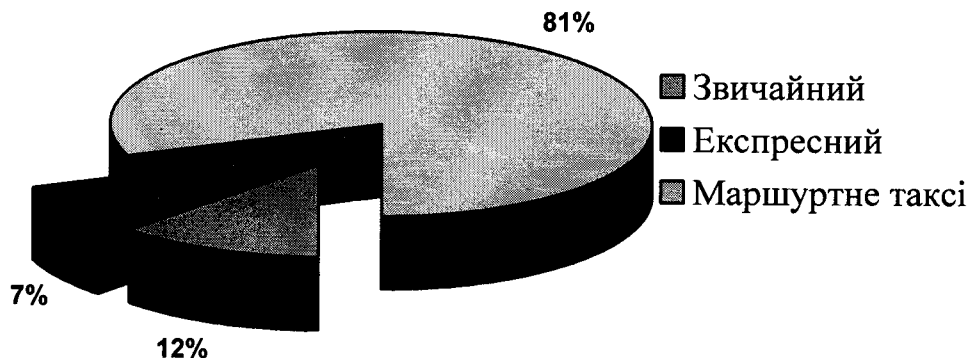
Кількість транспорту (одиниць) за типами



Регулярні пасажирські перевезення в місті здійснюються в усіх режимах руху: звичайному, експресному та режимі маршрутного таксі.

Звичайний режим руху, що забезпечує надання соціально значущих послуг пасажирським транспортом, застосовується на всіх міських маршрутах. У звичайному режимі руху працюють 38 одиниць транспорту (15%). Експресний режим руху застосовується на 4 маршрутах, на них працює 17 одиниць транспорту (7%). Режим маршрутного таксі застосовується на 16 маршрутах, на яких працює 204 одиниці транспорту (78%).

Розподіл режимів руху на міських маршрутах



Відповідно до чинного законодавства України класифікація автобусів за конструкцією поділяється на:

1. Автобуси місткістю не більше 22 пасажирів, крім водія, поділяються на два класи:

клас А: автобуси, призначені для перевезення сидячих пасажирів та мають місця для стоячих пасажирів;

клас В: автобуси, призначені для перевезення виключно сидячих пасажирів.

2. Автобуси місткістю понад 22 пасажирів, крім водія, поділяють на три класи:

клас I: автобуси, призначені для перевезення сидячих і стоячих пасажирів, конструкція яких дає змогу пасажирам безперешкодно переміщуватись по салону;

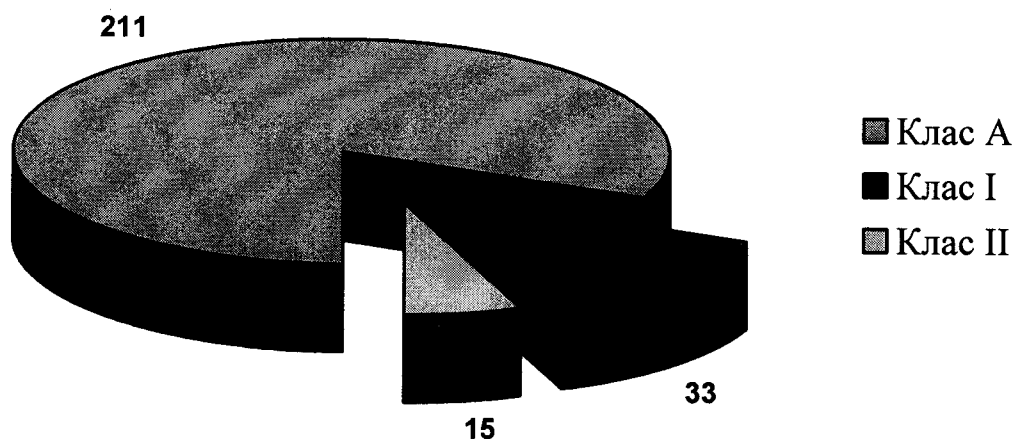
клас II: автобуси, призначені для перевезення головним чином сидячих пасажирів, а також стоячих пасажирів у проході проміж рядами та (або) на площадці для стоячих пасажирів, розмір якої не перевищує 1,5 кв.м;

клас III: автобуси, призначені для перевезення виключно сидячих пасажирів.

Автобусні перевезення в місті здійснюються автобусами класів А; I; II.

На пасажирський перевезеннях задіяні 211 автобусів класу А (81%), 33 автобуси класу I (13%) та 15 автобусів класу II (6%).

Розподіл рухомого складу (одиниць) пасажирського транспорту за класами



Слід відмітити, що недосконалість законодавства дає можливість перевізнику використовувати транспортні засоби, які не завжди відповідають встановленому класу, в тому числі і переобладнаний транспорт.

2.3. Характеристика підприємств, які здійснюють пасажирські перевезення в м. Кременчуці

Станом на 01.01.2016 на міських маршрутах перевезення виконують дев'ять суб'єктів господарювання приватної форми власності та комунальне підприємство «Кременчуцьке тролейбусне управління».

Перевізники здійснюють свою діяльність відповідно до договорів, укладених з організатором перевезень (замовником) – виконавчим комітетом Кременчуцької міської ради Полтавської області, на підставі рішень відповідних конкурсних комітетів.

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 два підприємства-перевізники із дев'яти.

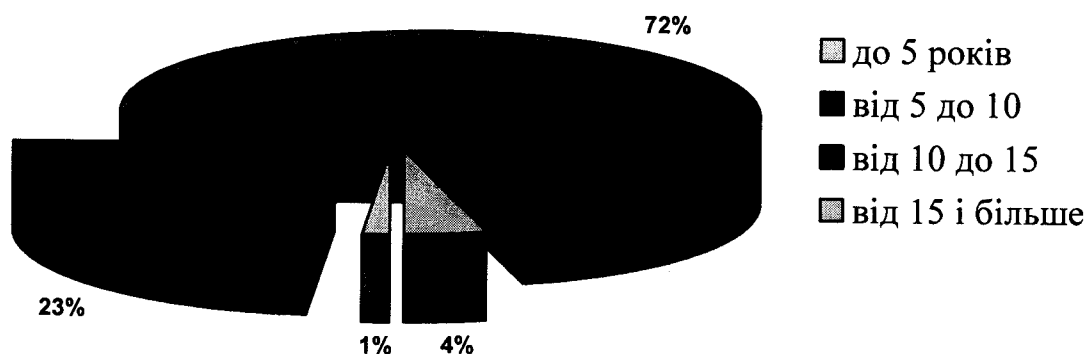
Інші перевізники укладають договори на надання згаданих послуг, у зв'язку з чим виникає питання контролю організацій, які приймають на себе відповідні зобов'язання, щодо їх здатності надавати ці послуги у необхідних обсягах і з відповідною якістю.

Окрім власних транспортних засобів, перевізниками при обслуговуванні маршрутів у великій кількості використовуються також залучені транспортні засоби, які належать іншим підприємствам та приватним підприємцям. Таке залучення здійснюється на підставі договорів оренди з оформленням на перевізника відповідних ліцензійних карток та тимчасових свідоцтв про реєстрацію.

За часом експлуатації автобусний пасажирський транспорт, який обслуговує міські маршрути, розподіляється:

- до 5 років – 4 од. (1% від загальної кількості)
- від 5 до 10 – 63 од. (23% від загальної кількості)
- від 10 до 15 – 191 од. (72% від загальної кількості)
- від 15 і більше – 11 од. (4% від загальної кількості).

Розподіл рухомого складу автобусів за часом експлуатації



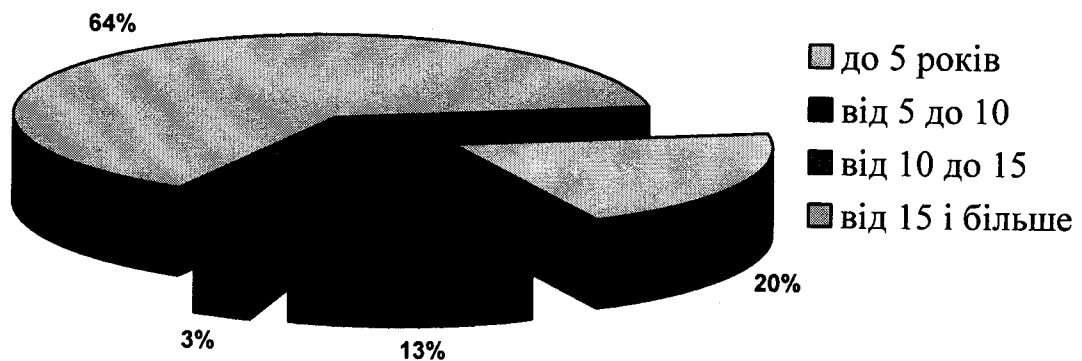
Все це вказує на дуже низьку динаміку оновлення рухомого складу, який відповідав би якісним, безпечним вимогам, серед підприємств-перевізників.

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.

КП «Кременчуцьке тролейбусне управління» має власну виробничу базу. Інвентарна кількість пасажирського рухомого складу тролейбусів складає 64 одиниці, з них за часом експлуатації:

- до 5 років – 13 од. (20% від загальної кількості)
- від 5 до 10 – 8 од. (13% від загальної кількості)
- від 10 до 15 – 2 од. (3% від загальної кількості)
- від 15 і більше – 41 од. (64% від загальної кількості)

Розподіл рухомого складу тролейбусів за часом експлуатації



Як видно із приведених даних, 43 одиниць рухомого складу відпрацювали нормативний термін експлуатації і потребують проведення капітально-відновлювальних ремонтів або списання та придбання нового рухомого складу. Саме ці обставини не дозволяють на сьогоднішній день регулярно задіяти для перевезення пасажирів більше 40 тролейбусами. Ситуацію може виправити оновлення рухомого складу.

2.4. Визначення проблем, на розв'язаннях яких направлена концепція

Аналіз стану міських пасажирських перевезень в місті Кременчуці показав, що ця сфера сектору економіки потребує прийняття управлінських рішень для забезпечення поступового і правильного її розвитку та вдосконалення.

Основними проблемами системи міських пасажирських перевезень у місті Кременчуці визначені:

- недосконалість існуючої маршрутної мережі пасажирського транспорту;
- значне дублювання маршрутів електротранспорту і автобусних маршрутів;
- перевезення абсолютної більшості пасажирів здійснюється автомобільним транспортом в режимі маршрутного таксі, що призводить до проблем з перевезенням пільгових категорій пасажирів;
- нераціональне співвідношення між автобусами різної пасажировмісності, які обслуговують міські автобусні маршрути;
- недостатня динаміка нарощування кількості автобусів великої та середньої місткості;
- недостатнє оновлення рухомого складу електротранспорту та відсутність комунального автомобільного транспорту взагалі;
- зниження безпеки та якості пасажирських перевезень через великий термін експлуатації транспортних засобів;
- необхідність удосконалення системи сформованих економічних відносин на ринку послуг пасажирського автомобільного транспорту;

- необхідність удосконалення тарифної політики в галузі пасажирських перевезень;
- відсутність сучасних засобів контролю за роботою міського пасажирського транспорту.

3. Основні напрями та пріоритети розвитку пасажирських перевезень в м. Кременчуці до 2022 року

З огляду на окреслені проблеми, пропонується визначити основними напрямками розвитку пасажирських перевезень в м. Кременчуці:

1. Розвиток та вдосконалення маршрутної мережі та структури рухомого складу:

- обстеження пасажиропотоку на міських маршрутах загального користування;
- вивчення попиту населення і стану задоволення потреб населення в перевезеннях;
- формування загальної схеми руху;
- виключення дублювання маршрутів;
- вимоги до рухомого складу та режимів руху;
- вимоги до підприємств, що здійснюють пасажирські перевезення на міських маршрутах;
- розвиток комунального пасажирського транспорту.

2. Вдосконалення економічних відносин:

- умови ефективного економічного функціонування;
- оптимізація перевезень залежно від часу або дня тижня;
- запровадження безготівкової системи оплати проїзду в міському громадському транспорті та електронної системи обліку пасажирів;
- політика ціноутворення в сфері пасажирських перевезень;
- перехід до системи отримання доходів залежно від пройденої відстані;
- компенсаційна політика.

3. Науково-технічне, технологічне та інформаційне забезпечення пасажирських автоперевезень:

- інтеграція системи GPS у весь рухомий склад громадського транспорту,
- запровадження автоматизованої системи диспетчерського управління, обліку та контролю.

Пріоритетами розвитку пасажирських перевезень в м. Кременчуці мають бути:

1. Покращення якості пасажирських перевезень та створення безпечних умов для перевезення пасажирів громадським транспортом.
2. Створення конкурентного середовища на ринку пасажирських перевезень в м. Кременчуці.
3. Модернізація виробничо-технічної бази громадського транспорту.
4. Створення умов для розвитку комунального пасажирського автомобільного транспорту.
5. Розвиток мережі міського електротранспорту.
6. Забезпечення виконання соціально значущих перевезень.

Проблеми системи міських пасажирських перевезень у місті Кременчуці та шляхи їх вирішення

№ п/п	Напрями розвитку пасажирських перевезень	Проблеми, на розв'язання яких направлена Концепція	Шляхи вирішення проблем
1.	Розвиток та вдосконалення маршрутної мережі та структури рухомого складу	<p>Недосконалість існуючої маршрутної мережі пасажирського транспорту;</p> <p>Значне дублювання маршрутів електротранспорту і автобусних маршрутів;</p> <p>Перевезення абсолютної більшості пасажирів здійснюється автомобільним транспортом в режимі маршрутного таксі, що призводить до проблем з перевезенням пільгових категорій пасажирів;</p> <p>Нераціональне співвідношення між автобусами різної пасажировмісності, які обслуговують міські автобусні маршрути;</p> <p>Недостатня динаміка нарощування кількості автобусів великої та середньої місткості;</p> <p>Недостатнє оновлення рухомого складу електротранспорту та відсутність комунального автомобільного транспорту взагалі;</p> <p>Зниження безпеки та якості пасажирських перевезень через великий термін експлуатації транспортних засобів;</p>	<p>Обстеження пасажиропотоків на міських маршрутах загального користування;</p> <p>Вивчення попиту населення і стану задоволення потреб населення в перевезеннях;</p> <p>Формування загальної схеми руху;</p> <p>Виключення дублювання маршрутів;</p> <p>Встановлення чітких вимог до рухомого складу та режимів руху;</p> <p>Дотримання підприємствами-первізниками цих вимог;</p> <p>Створення умов для розвитку комунального пасажирського транспорту.</p>
2.	Вдосконалення економічних відносин	<p>Необхідність удосконалення системи сформованих економічних відносин на ринку послуг пасажирського автомобільного транспорту;</p> <p>Необхідність удосконалення тарифної політики в галузі пасажирських перевезень.</p>	<p>Створення умов ефективного економічного функціонування;</p> <p>Оптимізація перевезень залежно від часу або дня тижня;</p> <p>Запровадження безготівкової системи оплати проїзду в міському громадському транспорті та електронної системи обліку пасажирів;</p> <p>Впровадження збалансованої політики ціноутворення в сфері пасажирських перевезень;</p> <p>Перехід до системи отримання доходів залежно від пройденої відстані;</p> <p>Впровадження прозорої компенсаційної політики.</p>
3.	Науково-технічне, технологічне та інформаційне забезпечення пасажирських автоперевезень	Відсутність сучасних засобів контролю за роботою міського транспорту	<p>Інтеграція системи GPS у весь рухомий склад громадського транспорту;</p> <p>Запровадження автоматизованої системи диспетчерського управління, обліку та контролю.</p>

3.1. Розвиток та вдосконалення маршрутної мережі та структури рухомого складу

На сьогоднішній день межі міста цілком сформовані. Оскільки структура діючої маршрутної мережі прив'язана до цих меж, то в подальшому істотному розширенні автобусної мережі немає необхідності, натомість є необхідність в розширенні тролейбусної мережі міста.

Першочерговим завданням 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. Результатом цього є те, що на кожному напрямку руху усі категорії пасажирів зможуть задовольнити власну потребу в пасажирських перевезеннях, обравши той вид транспорту, який найбільше влаштовує їх за співвідношенням «час-комфортність-ціна». Мається на увазі, що на кожному напрямку в обов'язковому порядку функціонують як маршрути звичайного режиму руху, який передбачає мінімальну вартість поїздок, перевезення всіх пільгових категорій громадян, більш високі витрати часу на поїздку і відносно більш низька її комфортність, так і режим маршрутного таксі, який передбачає відносно високу вартість поїздки, скорочена кількість пільгових категорій, або відсутність взагалі, мінімальний час поїздки і більш високий рівень комфорту.

Співвідношення між різними режимами руху, а також типами рухомого складу визначаються виходячи з вивчення пасажиропотоку за категоріями пасажирів з огляду на переваги, які вони віддають тому чи іншому виду транспорту.

Мережа міських маршрутів повинна відповідати і задовольняти потреби пасажирів за критеріями **вибір – доступність – якість – безпека**.

По-перше, пасажир повинен мати вибір, зокрема, у режимах руху транспорту та видах транспорту.

По-друге, послуги громадського транспорту мають бути за доступною ціною для пасажирів.

По-третє, транспорт повинен бути комфортним, час поїздки максимально зменшеним.

В четверте, пасажир має добратись до місця висадки з громадського транспорту безпечно для здоров'я і життя.

Пріоритетами напрямку пропонується визначити:

1. Обстеження пасажиропотоку на міських маршрутах загального користування.

2. Вивчення попиту населення і стану задоволення потреб населення в перевезеннях.

3. Формування загальної мережі міських маршрутів громадського транспорту.

4. Виключення дублювання маршрутів.

5. Встановлення чітких вимог до рухомого складу та режимів руху.

6. Визначення кількості та пасажиромісності транспортних засобів.

7. Встановлення вимог до підприємств, що здійснюють пасажирські перевезення на міських маршрутах.

8. Розвиток комунального пасажирського транспорту.

3.1.1. Обстеження пасажиропотоку на міських маршрутах загального користування; вивчення попиту населення і стану задоволення потреб населення в перевезеннях

Враховуючи те, що комплексно обстеження пасажиропотоку проводилося у 2010 році, виконавчий комітет Кременчуцької міської ради Полтавської області у 2015 році розпочав обстеження пасажиропотоку на маршрутах, де оголошувалися конкурси у зв'язку із завершенням терміну дії договорів.

Початком для запровадження формування загальної мережі маршрутів громадського транспорту має стати обстеження пасажиропотоку та визначення попиту населення на пасажирські перевезення, а також визначення обсягів перевезень. Для цього необхідно протягом 2016 року закінчити вивчення пасажиропотоку на міських маршрутах, на підставі якого визначити обсяги перевезень, після чого удосконалити маршрутну мережу міста.

Основні заходи реалізації напрямку

1.	Обстеження пасажиропотоку на міських маршрутах загального користування; вивчення попиту населення і стану задоволення потреб населення в перевезеннях	1.1. Виділення коштів з міського бюджету на обстеження пасажиропотоку на міських маршрутах загального користування. 1.2. Укладення договору на виконання обстеження пасажиропотоку на міських маршрутах загального користування. 1.3. Проведення обстеження пасажиропотоку на міських маршрутах загального користування. 1.4. Визначення обсягу перевезень. 1.5. Визначення навантажень за напрямками. 1.6. Підготовка пропозицій щодо внесення змін до маршрутної мережі міста.
----	---	---

3.1.2. Формування загальної мережі міських маршрутів громадського транспорту

Мережа міських автобусних маршрутів неодноразово переглядалась і коригувалась через причини, які диктував час і на сьогодні у цілому сформована і може піддаватися частковим змінам при значному збільшенні пасажиропотоку на будь-якому напрямку, а також при будівництві чи розширенні будь-яких великих пасажироутворюючих об'єктів: житлових районів, цвинтарів тощо. Планування таких маршрутів необхідно проводити відповідно до генерального плану міста після обстеження пасажиропотоку. При утворенні нових маршрутів загального користування необхідно враховувати наявність доріг та їх пропускну здатність.

Формування загальної мережі міських маршрутів громадського транспорту пропонується провести в два етапи.

На першому етапі пропонується створення в м. Кременчуці маршрутної мережі пасажирського автомобільного транспорту, яка складалася б з таких маршрутів:

- магістральні (основні) маршрути, які з'єднують великі пасажироутворюючі пункти зі сталим пасажиропотоком і проходять по вулично-дорожній мережі міста, що дозволяє безперешкодний рух автобусів великої місткості. Ці маршрути утворюються, якщо пасажиропотік на них (обсяг перевезень пасажирів) є сталим і його величина, встановлена згідно з методикою вивчення попиту населення на пасажирські перевезення, дозволяє використовувати автобуси великої або середньої місткості з забезпеченням рекомендованих інтервалів руху;

- допоміжні (підвізні) маршрути, основним призначенням яких є перевезення пасажирів від пасажироутворюючих пунктів до магістральних (основних) маршрутів та маршрутів електротранспорту з метою забезпечення безперешкодного пересування пасажирів транспортною мережею міста. Ці маршрути в більшості випадків призначені для з'єднання районів з малою щільністю населення, переважно приватної забудови, з основними маршрутами;

- місцеві маршрути, які забезпечують перевезення пасажирів в межах окремих районів міста.

Створення такої мережі маршрутів загального користування необхідно після обстеження пасажиропотоку.

Мережа електротранспорту у місті сформована давно і обґрунтовано не переглядалася. І на сьогодні є перспективи розвитку мережі електротранспорту, який передбачає її удосконалення шляхом введення нових ліній або маршрутів.

Перспективними в цьому напрямку є:

1. Подовження тролейбусного маршруту №1 до кордону міста з боку с.Піщане, на київському напрямку, через магазин FOZZY.

2. Відкриття маршруту до вул.Олексія Древаля (квартал 304) до розвороту біля наркологічного диспансеру.

3. Відкриття нового маршруту до шляхопроводу проспекту Полтавський.

4. Відкриття маршруту по вул.Красіна до заводу «Ампер».

При формуванні загальної мережі міських маршрутів громадського транспорту необхідно виключити маршрути, які 100% дублюють маршрути як електротранспорту, так і автобусів.

На другому етапі пропонується визначити режими руху, кількість та пасажировмісність автобусів.

Основні заходи реалізації напрямку

1.	Формування загальної мережі міських маршрутів громадського транспорту	1.1. Визначення магістральних, допоміжних, місцевих маршрутів. 1.2. Коригування загальної мережі маршрутів громадського транспорту. 1.3. Затвердження загальної мережі маршрутів громадського транспорту.
2.	Розвиток мережі електротранспорту	2.1. Розробка проектів нових тролейбусних ліній: - вул.Олексія Древаля (квартал 304) до розвороту біля наркодиспансеру; - до шляхопроводу проспекту Полтавський. 2.2. Внесення змін до проекту будівництва тролейбусної лінії по вул.Красіна до заводу «Ампер». 2.3. Будівництво нових тролейбусних ліній.

3.1.3. Вимоги до рухомого складу та режимів руху; визначення кількості та пасажировмісності транспортних засобів

Режими руху транспортних засобів за маршрутами пасажирського транспорту встановлюються, на підставі даних обстеження пасажиропотоків. Рекомендовано дотримуватись таких режимів руху:

- магістральний (основний) маршрут – на цих маршрутах найбільш доцільно застосовувати звичайний та експресний режими руху;
- допоміжні (підвізні) маршрути, виходячи з необхідності перевезень пільгових категорій пасажирів та вирішення соціальних задач доцільно застосовувати звичайний режим руху;
- місцеві маршрути – ефективнішим є режим маршрутного таксі.

Згідно з існуючими рекомендаціями тип транспортного засобу залежить, в першу чергу, від обсягу перевезень на маршруті та його довжини.

Ефективними транспортними засобами будуть:

- на магістральних та допоміжних маршрутах – електротранспорт, а також автобуси великої та середньої місткості;
- на місцевих маршрутах – автобуси середньої місткості та мікроавтобуси.

Ефект оптимізації маршрутної мережі міста може бути досягнутий тільки за умови оптимізації співвідношення між різними видами й типами транспортних засобів, які використовуються на міських маршрутах.

На першому етапі слід прагнути досягнути наступного співвідношення:

- оновлення рухомого складу тролейбусів на 60%;
- оновлення рухомого складу автобусів на 10% щороку;
- рівномірна заміна автобусів на клас, який відповідає заявленому (виключити можливість коли заявлено клас А, а фактично працює переобладнаний клас В);
- заборона роботи на міських маршрутах переобладнаного транспорту;

- доведення поточного, середнього і капітального ремонту рухомого складу електротранспорту до рівня, передбаченого відповідними нормативами.

На другому етапі слід прагнути:

- придбання автобусів великої пасажировмісності у кількості від 10 до 20 одиниць.

- доведення звичайного режиму руху на маршрутах до 100 %.

Вибір автобуса для роботи на маршрутах, за інших рівних умов, доцільно виконувати на основі характеристик паливної економічності. У зв'язку з ефективнішим використанням палива автобусами більшої місткості виникає питання про раціональну структуру міського пасажирського транспорту, яка дозволяла б максимально ефективно використовувати автобуси великої місткості. Для забезпечення економічної доцільності робота таких автобусів на магістральних маршрутах має стати пріоритетом.

Досвід показує, що зі збільшенням місткості автобуса, працюючого в режимі маршрутної таксі, настає момент, коли його використання погіршує рівень транспортного обслуговування з погляду пасажирів. Тому в режимі маршрутної таксі доцільно використовувати автобуси загальною місткістю менше 30 пасажирів. Доцільність використання автобусів більшої місткості для таких перевезень вимагає додаткових досліджень у конкретних умовах роботи, тому що можливе зменшення провізної спроможності автобусів на маршруті. Компенсація цього зменшення потребує випуску на маршрут додаткових автобусів, що підвищить інтенсивність руху і загострить наявні проблеми.

Основні заходи реалізації напрямку

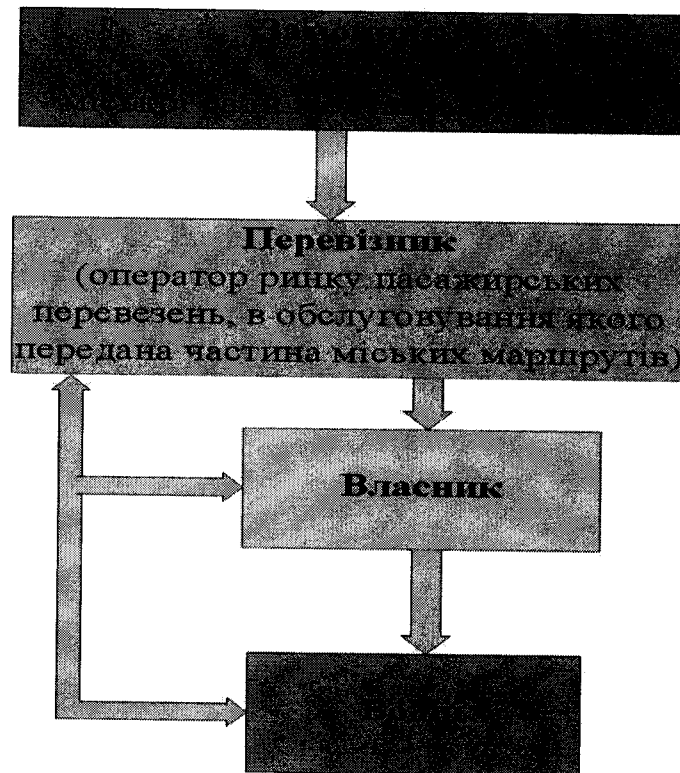
1.	Визначення кількості та пасажировмісності транспортних засобів	1.1. Підготовка пропозицій щодо кількості та пасажировмісності транспортних засобів, які працюють на міських маршрутах загального користування. 1.2. Внесення змін до Реєстру міських автобусних маршрутів. 1.3. Внесення змін в Умови проведення конкурсів на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування. 1.4. Внесення змін до діючих договорів на перевезення пасажирів.
----	--	---

3.1.4. Вимоги до підприємств, що здійснюють пасажирські перевезення на міських маршрутах

Однією з основних задач розвитку транспортного комплексу міста щодо міських пасажирських перевезень є підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств на основі формування ринку транспортних послуг і капіталів, а також формування дієздатного й активного власника.

У сфері міських пасажирських перевезень можуть бути задіяні

підприємства усіх форм власності. В даний час у місті склалася така система взаємовідношень між учасниками виробничого процесу:



Підприємство-перевізник може обслуговувати маршрути своїм транспортом, що знаходиться у нього на балансі, або залучати до обслуговування маршрутів приватних підприємців, у яких є власний або орендований рухомий склад. Приватний підприємець, у свою чергу, або сам виконує обов'язки водія, або укладає трудовий договір з найманим працівником.

У рамках існуючої системи оподаткування розвиток такого підходу до відносин між учасниками перевізного процесу дозволяє легально мінімізувати розмір оподаткування, а отже звільняє капітал для вирішення питань оновлення рухомого складу, забезпечення роботи транспорту на збиткових маршрутах звичайного режиму руху, розвитку виробничої бази. Такі підприємства не мають власної виробничої бази й орендують її у спеціалізованих підприємств транспорту. Це призводить до того, що частина транспорту (насамперед, автобуси малого класу) може в неробочий час знаходитись поза територією підприємства, що спричиняє відсутність належного контролю за їх технічним станом, режимом праці та відпочинку водіїв. Крім того, ряд підприємств, що не мають власної виробничої бази, не мають можливості обслуговувати автобуси великого й особливо великого класу, що виключає або ускладнює використання цих підприємств як перевізників, які обслуговують соціально-значимі маршрути звичайного режиму руху і маршрути в режимі «маршрутного таксі». Ця обставина надалі може стати на перешкоді для роботи таких підприємств на міських маршрутах, тому що обмежує можливість формування пакетів маршрутів, коли одночасно обслуговуються як прибуткові так і збиткові маршрути.

Одночасно на ринку пасажирських перевезень міста працюють підприємства, які утримують транспортні засоби на балансі, несуть затрати на їх обслуговування, а також обслуговування виробничої бази та власної інфраструктури, сплачують податок на землю під виробничою базою, тощо. Це дозволяє гарантувати їм своєчасне обслуговування рухомого складу і якісний контроль його технічного стану.

Такі умови роботи на ринку пасажирських перевезень не можна вважати рівними і вони мають недоліки:

- гальмування розвитку та модернізації галузі;
- не забезпечення рівних умов роботи на міських маршрутах міста для перевізників;
- небажання оновлення транспортних засобів підприємствами-перевізниками.

Зазначені недоліки можна усунути шляхом формування базових підприємств.

Необхідно сформувані обов'язкові умови участі в конкурсах, враховуючи наявність бази технічного обслуговування і ремонту, медичного огляду, кадрової підготовки, тощо. З огляду на те, що питання стабільної та безпечної роботи на ринку міських пасажирських перевезень мають абсолютний пріоритет, першорядне значення має питання удосконалення виробничо-технічної бази підприємств, що працюють на міських пасажирських перевезеннях. Підприємство-перевізник повинно мати виробничу базу, що дозволяє у повному обсязі здійснювати роботи з обслуговування і ремонту рухомого складу. При цьому потужність виробничої бази має відповідати кількості рухомого складу, що використовується підприємством на міських маршрутах.

По-перше, це підвищить відповідальність перевізників і посилить контроль за безпекою пасажирських перевезень.

По-друге, це дасть можливість формування пакетів маршрутів на конкурс, що зніме проблему «непопулярних маршрутів».

Тому, на першому етапі концентрації транспорту на підприємствах, які володіють сучасною виробничо-технічною базою, передбачається приділити першорядну увагу. Крім стабілізації роботи транспорту і забезпечення безпеки перевезень така концентрація забезпечить ефективне використання транспорту при виникненні надзвичайних ситуацій.

Подальшим є розвиток ідеї інтеграції великих і малих перевізників, який полягає у створенні зони спільного обслуговування пасажирів на паритетних засадах. Неабияку роль у вирішенні цих проблем можуть відіграти кластери – добровільні договірні об'єднання перевізників міста.

Основні заходи реалізації напрямку

1.	Встановлення вимог до підприємств, що здійснюють пасажирські перевезення на міських маршрутах	1.1. Внесення змін в Умови проведення конкурсів на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування.
----	---	---

3.1.5. Розвиток комунального пасажирського транспорту

Принциповим питанням є питома вага комунальної власності в міському пасажирському транспортному комплексі, що складає на даний момент 13%. З огляду на недостатню стабільність і стійкість ринку міських пасажирських перевезень, а також з огляду на те, що транспортний комплекс є найважливішим елементом життєзабезпечення, концепція припускає збільшення питомої ваги комунальної власності. Вирішення цих задач пропонується шляхом створення муніципального пасажирського автотранспортного підприємства, яке взяло б на себе, в першу чергу, перевезення пасажирів на основних та допоміжних маршрутах автобусами великої пасажировмісності.

В даний час місто здійснює інвестиції тільки в модернізацію і відновлення рухомого складу міського електротранспорту відповідно до Програми розвитку міського електротранспорту м. Кременчука на 2016-2017 роки, затвердженої рішенням Кременчуцької міської ради Полтавської області від 22 грудня 2015 року. Також у місті вже затверджена Програма розвитку міського комунального пасажирського автомобільного транспорту м. Кременчука на 2016-2020 роки, яка направлена на збільшення питомої ваги комунального транспорту на ринку пасажирських перевезень в м. Кременчуці.

Збільшення питомої ваги комунального транспорту може відбуватися також за рахунок інвестицій міста у придбання рухомого складу і розвиток виробничої бази автотранспортних підприємств. Оскільки основні засоби, що здобуваються за рахунок бюджетних коштів, передаватимуться в оренду підприємствам-перевізникам або на баланс акціонерних товариств за умови проведення ними емісії акцій і передачі їх у власність місту, питома вага транспорту, що відноситься до комунальної власності, постійно збільшуватиметься.

Концепція передбачає поступове, протягом п'яти років, збільшення частки комунального підприємства «Кременчуцьке тролейбусне управління» на ринку пасажирських перевезень у м. Кременчуці. Зокрема, придбання автобусного комунального парку у кількості до 5% від загальної кількості, задіяних автобусів на маршрутах на сьогодні (у 2016 році), і можливим поступовим збільшенням частки через кілька років.

По-перше, це дозволить міській владі збільшити свій вплив на тарифну політику у даній сфері, що дасть змогу мати домінуючу позицію у переговорах із перевізниками.

По-друге, при збільшенні обсягів перевезень питома вага пільгових категорій від загальної кількості пасажирів, яких перевозить комунальне підприємство, буде зменшуватися. Таким чином, за рахунок збільшення обсягів перевезень комунальне підприємство зможе вийти на рівень прибутковості.

Для забезпечення розвитку комунального транспорту необхідно залучити кошти міського бюджету, державного бюджету та інвестиційні кошти.

Основні заходи реалізації напрямку

1.	Забезпечення організаційної та нормативно-правової підтримки	1.1. Проведення структурної перебудови комунального підприємства: створення комунального автотранспортного підрозділу. 1.2. Уточнення задач структурного підрозділу та обов'язків персоналу. 1.3. Отримання ліцензії на здійснення пасажирських перевезень автобусами. 1.4. Організація навчання водіїв тролейбусів.
2.	Створення матеріально-технічної бази	2.1. Придбання автобусів великої пасажировмісності. 2.2. Придбання пересувних підйомників. 2.3. Оновлення рухомого складу електротранспорту.

3.2. Вдосконалення економічних відносин

3.2.1. Умови ефективного економічного функціонування

Ринкова економіка вимагає застосування нових принципів і методів побудови відносин між учасниками ринку пасажирських перевезень як в Україні, в цілому, так і в м. Кременчуці, зокрема.

Політика економічних відносин громадського пасажирського транспорту повинна знайти баланс між інтересами міської влади, перевізників та пасажирів.



Враховуючи інтереси учасників ринку пасажирських перевезень, вдосконалення економічних відносин у сфері пасажирських перевезень має бути спрямовано на вирішення таких завдань:

- досягнення балансу інтересів споживачів послуг (пасажирів) та інтересів перевізника, що забезпечує доступність пасажирських послуг для користувачів;
- ефективне функціонування перевізника;
- повне відшкодування витрат підприємств міського пасажирського транспорту, пов'язаних із здійсненням перевезень пасажирів;
- створення умов, необхідних для залучення приватних інвестицій у цілях підвищення економічної ефективності діяльності з перевезення пасажирів.

Необхідно визнати, що економічні відносини у сфері пасажирських перевезень сьогодні не задовольняють потреб жодної зі сторін і потребують позитивних реформ для забезпечення сталого функціонування та розвитку ринку пасажирських перевезень в м. Кременчуці.

Вирішення проблем пропонується шляхом:

- оптимізації пасажирських перевезень залежно від часу або дня тижня;
- запровадження безготівкової системи оплати проїзду в міському громадському транспорті та електронної системи обліку пасажирів;
- збалансованої політики ціноутворення в сфері пасажирських перевезень
- переходу до системи отримання доходів залежно від пройденої відстані;
- обґрунтованої, прозорої компенсаційної політики.

3.2.2. Оптимізація перевезень залежно від часу або дня тижня

Одним з важливих показників потреб населення міста в переміщеннях є попит на послуги пасажирського транспорту загального користування, який визначається в основному зміною чисельності населення та його транспортної рухомості. Зміна пасажиропотоку відбувається залежно від часу доби, дня тижня, а також сезону.

На сьогодні пасажирські перевезення виконуються на підставі інтервалів руху, які визначені як виконання руху транспортного засобу протягом часу обумовленого договором на перевезення пасажирів – з 6 години до 23 години. Такий підхід є, по-перше, економічно необґрунтованим, через зміну пасажиропотоку, а по-друге, призводить до недобросовісної роботи перевізників, коли не забезпечуються пасажирські перевезення, наприклад, у вечірній час.

Вивчення досвіду організації транспортного обслуговування населення у містах України підтвердило, що для ефективного функціонування пасажирського транспорту необхідно виконати оптимізацію пасажирських перевезень залежно від часу доби та дня тижня. Для цього необхідно розробити інтервали та графіки руху на підставі пасажиропотоку: зменшити інтервали руху у години пік та збільшити їх у проміжний час між годинами пік та вихідні дні. Така оптимізація пасажирських перевезень може бути здійснена шляхом удосконалення діючого порядку проведення конкурсів на перевезення пасажирів – з обов'язковим визначенням інтервалів та графіків руху в Умовах конкурсу.

Оптимізація перевезень залежно від часу або дня тижня дасть можливість:

- підвищити відповідальність перевізників, так як відхилення від інтервалів руху буде зміною Умов конкурсу, що потягне за собою розірвання договору та оголошення і проведення нового конкурсу на перевезення пасажирів;
- покращить фінансовий стан підприємств-перевізників, так як транспортний засіб буде працювати на заповнення;
- уникнути недобросовісної конкуренції на ринку пасажирських перевезень в місті, так як припиниться
- підвищить безпеку пасажирських перевезень.

Здійснення пасажирських перевезень залежно від часу або дня тижня можливо буде здійснити після проведення вивчення пасажиропотоку на міських автобусних маршрутах.

Основні заходи реалізації напрямку

1.	Оптимізація перевезень залежно від часу або дня тижня	1.1. Вивчення попиту населення на пасажирські перевезення залежно від часу або дня тижня. 1.2. Корегування інтервалів і графіків руху, згідно з попитом населення. 1.3. Внесення змін в Умови проведення конкурсів на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування 1.4. Внесення змін до діючих договорів на перевезення пасажирів.
----	---	---

3.2.3. Запровадження безготівкової системи оплати проїзду в міському громадському транспорті та електронної системи обліку пасажирів

Існуюча система оплати проїзду в міському пасажирському транспорті морально застаріла і має низку недоліків, в першу чергу – неможливість точного обліку транспортних послуг, що надаються, в першу чергу – пільговим категоріям пасажирів.

Як інструмент управління процесом перевезення пасажирів, який створює передумови для ефективного вирішення проблеми функціонування системи транспортних пільг, пропонується запровадження в місті електронної системи безготівкової оплати проїзду і обліку пасажирів в міському пасажирському транспорті.

Розробка і впровадження комплексу технічних і технологічних засобів по безготівковій оплаті проїзду на міському транспорті надасть можливість:

- максимально підвищити прозорість та точність обліку фактично наданих послуг з перевезення пільгових та інших категорій пасажирів;
- надання повної, достовірної та деталізованої інформації про виконану транспортну роботу для вирішення задач аналізу та планування пасажирських перевезень;
- отримання детальних статистичних даних про пасажиропотоки для формування оптимального графіка руху, маршрутів тощо;

- зручність для пасажирів, зокрема у зв'язку з використанням єдиного виду проїзного квитків різними перевізниками;
- виключення можливості використання фальшивих проїзних документів;
- зменшення експлуатаційних витрат перевізників на організацію та контроль збору виручки;
- підвищення економічних показників роботи транспортних підприємств за рахунок використання зібраної в системі інформації для запровадження та підтримки гнучкої системи тарифів, впровадження нових продуктів та способів оплати;
- підвищення прибутковості міського транспорту і, як наслідок, скорочення бюджетного фінансування;

Крім того, запровадження даної системи покращить фінансовий стан підприємств-перевізників, так як дозволить вчасно та в повному обсязі відшкодувати перевізникам витрати на перевезення пільгових категорій громадян.

Основні заходи реалізації напрямку

1.	Забезпечення організаційної та нормативно-правової підтримки	<p>1.1. Прийняття рішення про запровадження безготівкової системи оплати проїзду в міському громадському транспорті та електронної системи обліку пасажирів.</p> <p>1.2. Уточнення діючих договорів на перевезення пасажирів.</p> <p>1.3. Створення управління транспорту.</p> <p>1.3. Проведення структурної перебудови комунального підприємства: створення служби організації збору та обліку виручки.</p> <p>1.4. Уточнення задач структурних підрозділів та обов'язків персоналу, організація навчання персоналу.</p>
2.	Створення програмно-апаратної бази	<p>2.1. Розробка та впровадження спеціального програмного забезпечення.</p> <p>2.2. Оснащення кожної рухомої одиниці пристроєм бортового комп'ютеру.</p> <p>2.3. Налаштування інфраструктури (засобів зв'язку, терміналів продажу та поповнення карток і т.п.)</p> <p>2.4. Оснащення кожної рухомої одиниці громадського транспорту необхідними апаратними засобами.</p> <p>2.5. Емісія засобів оплати проїзду на базі безконтактної сматр-картки.</p>
3.	Тестування автоматизованої системи	<p>3.1. Завантаження продукту, взаємозвірка баз даних з єдиним державним реєстром пільговиків.</p> <p>3.2. Проведення оплати за проїзд.</p> <p>3.3. Валідація та контроль оплати проїзду.</p> <p>3.4. Облік перевезених пасажирів.</p> <p>3.5. Підготовка звітних документів.</p>
4.	Введення в експлуатацію безготівкової системи оплати проїзду та електронної системи обліку пасажирів	<p>4.1. Забезпечення пільгових категорій статусною безконтактною картою пільговика.</p> <p>4.2. Забезпечення населення засобами оплати в міському пасажирському транспорті.</p>

3.2.4. Політика ціноутворення в сфері пасажирських перевезень

У сфері пасажирських перевезень існує три ситуації прийняття рішень про рівень тарифів: рішення міської влади (директивний); пропозиції перевізників (розрахунок економічно обґрунтованих тарифів) та рішення перевізників (відкритий ринок). Жодне з цих рішень не може забезпечити збалансованість інтересів учасників ринку пасажирських перевезень.

На сьогодні політика ціноутворення в сфері пасажирських перевезень ґрунтується на прийнятті рішень про рівень тарифів на підставі пропозиції перевізників. Розрахунок тарифів на міському пасажирському транспорті встановлюється згідно з розрахунками, які виконуються відповідно до затвердженої методики. Оскільки суб'єкти приватної власності – підприємства, що здійснюють пасажирські перевезення, керуються принципами ринкової економіки, а їх регулювання проводиться державою за допомогою законів, встановлення і аналіз тарифів є не тільки економічною проблемою, а й соціальною, так як для значної частини населення транспортні витрати – це вагома частка у загальних споживчих витратах.

Фактично економічні відносини ґрунтуються сьогодні на тарифах за проїзд у міському громадському транспорті, який не може задовольнити всі сторони пасажирського ринку: якщо влада встановлює тариф, який задовольнить перевізника, то такий тариф буде соціально несправедливим для пасажирів, якщо влада встановлює соціально справедливий тариф, то він збитковий для перевізника. Таким чином міська влада має прийняти максимально оптимальне рішення для всіх сторін – встановити таку величину тарифу, при якій не буде зменшуватися попит на перевезення, і в той же час підприємства-перевізники будуть працювати без збитків і отримати прибуток, який дасть можливість покращити технічні можливості надання послуг. Згідно з розрахунками, які надають перевізники, найбільшу питому вагу у складі тарифу складають витрати на паливо-мастильні матеріали, заробітна плата водіїв, а також податки, збори, відрахування. Тому подорожчання паливо-мастильних матеріалів, збільшення розмірів мінімальної заробітної плати, зміна умов оподаткування впливають на постійне збільшення тарифу на перевезення. В сучасних умовах ці витрати важко скоротити. Потрібно шукати інші шляхи.

В першу чергу політика ціноутворення у сфері пасажирських перевезень повинна ґрунтуватися на обґрунтованих, прозорих, зрозумілих принципах, виключати недовіру в політиці ціноутворення плати за проїзд для всіх учасників ринку пасажирських перевезень.

Для цього необхідно по-перше, оптимізувати маршрути руху пасажирського транспорту шляхом припинення дублювання маршрутів. Цей фактор може підвищити конкурентоспроможність електротранспорту перед автобусами.

По-друге, для точного визначення рівня тарифу потрібно удосконалювати методи збору даних. Такий фактор, як пасажиропотік, є ключовим для розрахунку тарифу, але фактично розрахувати його можна з великою

погрішністю – це і є проблемою. Для її вирішення необхідно ввести електронно-пропускну систему для пасажирів в момент оплати за проїзд, яка дасть можливість враховувати фактичний пасажиропотік на різних маршрутах.

Слід відмітити, що сама методика встановлення тарифів на міський пасажирський транспорт не відповідає ринковим умовам. В подальшому необхідно перейти до таких ринкових відносин, при яких перевізник не буде впливати на тарифну політику плати за проїзд в громадському транспорті, а рішення про встановлення тарифу на проїзд буде приймати міська влада в односторонньому порядку. Такими ринковими відносинами може буди перехід до системи отримання доходів залежно від пройденої відстані.

Основні заходи реалізації напрямку

1.	Забезпечення обґрунтованого розрахунку тарифів на перевезення пасажирів в сучасних умовах.	1.1. Удосконалення маршрутної мережі міста. 1.2. Проведення обстеження пасажиропотоку на маршрутах загального користування міста. 1.3. Включення до складу тарифу усіх складових затратної частини. 1.4. Виконання розрахунку тарифу за перевезення пасажирів громадським транспортом. 1.5. Прийняття рішення про встановлення тарифу.
----	--	--

3.2.5. Перехід до системи отримання доходів залежно від пройденої відстані

Як свідчить досвід, єдиним правильним рішенням в сучасних умовах є перехід до системи отримання доходів залежно від пройденої відстані.

Суть фінансово-економічних відносин такої системи полягає в укладенні договорів між замовником послуг та виконавцем послуг на виконання муніципального замовлення. За таким договором виконавець послуг (перевізник) зобов'язується надати транспортні послуги в певному обсязі, який вимірюється в пасажиро/кілометр, а замовник (виконавчий комітет Кременчуцької міської ради Полтавської області) зобов'язується помісячно оплачувати транспортні послуги виконавця в сумі фактично наданих послуг. При цьому дохід від плати за проїзд «збирає» замовник перевезень через єдину безготівкову систему оплати проїзду в міському громадському транспорті і за рахунок цих коштів розраховується з виконавцем.

При такій системі фактично діє два тарифи: один для перевізника – тариф, заснований на відстані, за яким з ним розраховується замовник перевезень, а другий для пасажира – тариф за проїзд у громадському транспорті.

Тариф, заснований на відстані – це встановлення ціни за фактично пройдений транспортний засобом км шляху. При встановленні такого тарифу маршрут поділяють на зони і для кожної встановлюють свій тариф. Тарифи зон на різних ділянках маршруту змінюються залежно від відмінностей експлуатаційних витрат, різного попиту. Такі системи можна вважати досить справедливими, оскільки тариф для кожної поїздки пов'язаний з відстанню. На сьогодні вже можна перейти до такої системи отримання доходів на КП

«Кременчуцьке тролейбусне управління». Для послуг електротранспортом договір укладається відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012р. № 1045 «Про затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом та внесення змін до Правил надання послуг з перевезень міським електротранспортом», в якій передбачена саме така система отримання доходів підприємством.

Тариф для пасажирів може бути розрахований з урахуванням витрат міської влади на послуги за перевезення перевізникам і мати систему бонусів для пасажирів у вигляді соціально справедливої ціни за проїзд у громадському транспорті. Як один з варіантів може бути запровадження зональної вартості проїзду для пасажирів на маршрутах з великою довжиною оборотного рейсу для транспорту, який працює у режимі маршрутного таксі. При цьому вартість в межах однієї зони одна, при переїзді в наступну зону – друга, і так далі, в залежності від того в яку зону необхідно потрапити пасажирові.

Перехід до системи отримання доходів залежно від пройденої відстані дасть можливість:

- оптимізувати пасажирські перевезення;
- усунути недобросовісну конкуренцію на ринку пасажирських перевезень в місті;
- зробити фінансовий стан підприємств-перевізників стабільним без збитків;
- вивести з тіньового обороту кошти від плати за проїзд у громадському транспорті;
- здійснювати компенсаційну політику прозоро і економічно обгрунтовано;
- встановлювати виважений, соціально справедливий тариф за проїзд у громадському транспорті.

Запровадження системи отримання доходів залежно від пройденої відстані має бути після переходу на безготівкову систему оплати за проїзд у громадському транспорті.

Основні заходи реалізації напрямку

1.	Забезпечення організаційної та нормативно-правової підтримки	1.1. Напрацювання пропозицій щодо необхідності змін в законодавчих та нормативно-правових актах. 1.2. Прийняття рішення про перехід до системи отримання доходів залежно від пройденої відстані. 1.3. Внесення змін в Умови проведення конкурсів на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування.
2.	Введення системи отримання доходів залежно від пройденої відстані	2.2. Розробка техніко-економічного обгрунтування зонування автобусних маршрутів та ціни на зони автобусних маршрутів. 2.2. Укладення договорів між замовником послуг та виконавцем послуг на виконання муніципального замовлення.

3.2.6. Компенсаційна політика

У перевезеннях пільгових категорій пасажирів, з одного боку, законодавством передбачене безкоштовне перевезення пасажирів цих категорій з компенсацією витрат перевізників за рахунок субвенцій державного і місцевих бюджетів, з іншого - відсутність потрібних для такої компенсації коштів у державному бюджеті. Весь тягар таких перевезень лягає на перевізників та місцеві бюджети. Таку ситуацію важко назвати соціально справедливою.

Існуюча система компенсації за перевезення пільгових категорій громадян має бути удосконалена на державному рівні.

На сьогодні на місцевому рівні є три шляхи вирішення даного питання:

1. Продовжувати здійснювати компенсації за перевезення пільгових категорій громадян з міського бюджету за існуючою схемою – на підставі розрахунків, здійснених перевізниками. Такий варіант є, по-перше, непрозорим, по-друге – не всі перевізники надають розрахунки на компенсацію виплат за пільгові перевезення, а отже, не деяких маршрутах міста стан пільгових перевезень пасажирів залишається обмеженим.

2. Запровадження адресної допомоги пільговикам на здійснення права безкоштовного проїзду. Такий варіант обмежує пільгове право громадян, так як при ньому визначається мінімальний розмір поїздок.

3. Здійснення виплати компенсацій за пільгові перевезення на підставі введення електронної системи оплати і обліку пасажирів. Такий підхід найбільш справедливий для всіх учасників пасажирського ринку: пільговик не обмежений у своєму праві; перевізник отримує компенсацію в повному обсязі; міська влада здійснює виплати за прозорою схемою – фактичну кількість поїздок.

Впровадження нової автоматизованої системи збору плати за проїзд дозволить не тільки ідентифікувати кількість перевезених пільговиків, а також дасть можливість:

- забезпечити справедливий розрахунок величини бюджетних компенсацій за проїзд пільгових категорій громадян;
- забезпечити контроль оплати проїзду в автоматизованому режимі;
- отримати прозорі дані про результат та ефективність діяльності перевізників.

До запровадження системи виплати компенсацій за перевезення пільгових категорій на підставі електронного обліку, зняти напругу у цій сфері можна шляхом запровадження поняття мінімального гарантованого рівня пасажирських перевезень пільгових категорій пасажирів.

Як тимчасовий захід формування гарантованого рівня може відбуватись у два способи:

1. Перехід на адресну допомогу. Для цього необхідно розробити та затвердити Програму.

2. Запровадження тимчасової системи компенсації з використанням квитків за такою схемою:

- кожен перевізник на конкурсний комітет у своїх пропозиціях подає зобов'язання перевезти визначену ним кількість пільговиків своїм коштом (замість відсотка місць, передбачених в автобусах);

- органами самоврядування доводиться рівень компенсації з бюджетів на досягнення цієї мети;

- узагальнюються пропозиції переможців і виводиться загальна кількість пільгових категорій пасажирів, яка оплачується перевізниками, та розраховується кількість поїздок, що компенсуються з бюджету;

- на цю кількість поїздок випускаються квитки і поширюються серед пільговиків; кожен перевізник щоквартально звітує за перевезення пільговиків квитками, отриманими його водіями;

- виплату компенсації перевізникам проводити після подання звітності про виконання ними власних зобов'язань щодо перевезення пільговиків.

Запровадження такого механізму дасть змогу чітко визначити розмір компенсації та опрацювати механізми обліку перевезень пільгових категорій пасажирів.

Основні заходи реалізації напрямку

1.	Впровадження прозорості компенсаційної політики	<p>1.1. Прийняття рішення про один з способів формування мінімального гарантованого рівня пасажирських перевезень пільгових категорій пасажирів.</p> <p>1.2. Уточнення кількості та статусів пільгових категорій громадян.</p> <p>1.3. Здійснення компенсації за пільгові перевезення відповідно до прийнятого рішення:</p> <p>А) шляхом прямих виплат адресної допомоги:</p> <ul style="list-style-type: none"> - розробка Програми надання адресної допомоги для пільгового проїзду окремих категорій громадян за рахунок коштів міського бюджету; - затвердження Програми на сесії Кременчуцької міської ради Полтавської області; - опрацювання способів прямої адресної допомоги; - здійснення виплат пільговим категоріям громадян на проїзд у міському транспорті з міського бюджету. <p>Б) шляхом компенсації перевізникові на підставі квитків:</p> <ul style="list-style-type: none"> - внесення змін в Умови проведення конкурсу на перевезення пасажирів; - узагальнення пропозицій, виведення загальної кількості пільговиків, яка оплачується перевізниками; - визначення кількості поїздок, що компенсуються з міського бюджету; - внесення змін до міського бюджету; - виготовлення необхідної кількості квитків; - розповсюдження квитків серед пільгових категорій громадян; - звітування перевізників за перевезення пільговиків квитками;
----	---	--

		<p>- подання перевізниками звітності про виконання про виконання власних зобов'язань щодо перевезення пільгових категорій громадян.</p> <p>1.4. Перехід до компенсації втрат за перевезення пільгових категорій на підставі електронної системи оплати і обліку пасажирів після її введення.</p>
--	--	--

3.3. Науково-технічне, технологічне та інформаційне забезпечення пасажирських перевезень

Необхідний рівень якості надання послуг з перевезення пасажирів неможливо досягнути без його науково-технічного і технологічного забезпечення. Інноваційна політика має також бути необхідною і вирішальною при прийнятті управлінських рішень в сфері пасажирських перевезень в м. Кременчуці.

Пріоритетними завданнями цього виду діяльності передбачається наступне:

- інтеграція системи GPS у весь рухомий склад громадського транспорту;
- запровадження автоматизованої системи диспетчерського управління, обліку та контролю.

3.3.1. Інтеграція системи GPS у весь рухомий склад громадського транспорту

Моніторинг транспортних засобів, які працюють на міських маршрутах, є однією з основних функцій контролю дотримання умов договорів на перевезення пасажирів перевізниками. Як свідчить досвід, здійснення контролю за допомогою перевірок на сьогоднішній день не забезпечує відображення реальної ситуації на міських маршрутах. Досвід міст України показав, що перспективним є запровадження систем GPS навігаторів на транспортних засобах. Такі системи дають можливість відстежувати рух громадського транспорту в реальному часі і оперативно приймати рішення. За допомогою GPS навігаторів можливо відстежувати кількість транспортних засобів, які працюють на маршруті, дотримання графіків руху або їх збій, роботу громадського транспорту у вечірні години, швидкість руху транспортного засобу тощо.

Система GPS – контролю та диспетчеризація впроваджується, найперше, для комфорту пасажирів. Для підвищення інформативності пасажирів громадського транспорту пропонується організувати систему відстеження руху громадського транспорту на порталі Кременчуцької міської ради, а також розробити програмний додаток, через який стане можливо слідкувати за рухом транспорту у режимі реального руху з будь-якого сучасного комунікатора (смартфона, планшета, тощо) з доступом до Інтернету.

3.3.2. Запровадження автоматизованої системи диспетчерського управління, обліку та контролю

Після інтеграції GPS навігаторів у весь рухомий склад громадського транспорту необхідно провести диспетчеризацію процесу роботи громадського транспорту. На сьогодні диспетчеризація міських перевезень здійснюється власними силами перевізників, що має ряд недоліків. Створення Центральної диспетчерської служби має на меті покращити організацію пасажирських перевезень в місті. Створення Центральної диспетчерської служби дасть можливість здійснювати:

- автоматизований контроль за рухом пасажирського транспорту за допомогою системи геонавігації;
- прихований контроль за роботою екіпажів рухомого складу;
- управління резервним рухомим складом;
- керування єдиною безготівковою платіжною системою;
- облік перевезених пасажирів;
- систематичний збір статистичної інформації і, відповідно, здійснення аналітичного аналізу роботи міського пасажирського транспорту та прийняття управлінських рішень;
- оперативне інформування пасажирів;
- формування групи ризику водіїв.

Основні заходи реалізації напрямку

1.	Інтеграція системи GPS у весь рухомий склад громадського транспорту	1.1. Оснащення кожного електро- та автотранспортного засобу GPS навігаторами. 1.2. Виділення коштів на оснащення GPS навігаторами КП «Кременчуцьке тролейбусне управління» 1.3. Тестування роботи приладів.
2.	Забезпечення організаційної та нормативно-правової підтримки	2.1. Прийняття рішення про організацію диспетчеризації міських пасажирських перевезень 2.2. Уточнення діючих договорів на перевезення пасажирів. 2.3. Проведення структурної перебудови комунального підприємства: створення Централізованої автоматизованої диспетчерської служби. 2.4. Уточнення задач централізованої автоматизованої диспетчерської служби та обов'язків персоналу, організація навчання персоналу.
3.	Запровадження автоматизованої системи диспетчерського управління, обліку та контролю	3.1. Розробка та впровадження спеціального програмного забезпечення. 3.2. Оснащення ЦАДС 3.3. Налаштування інфраструктури (засобів зв'язку і т.п.) 3.4. Завантаження продукту, тестування автоматизованої системи, взаємозв'язка роботи ЦАДС з транспортними засобами. 3.5. Здійснення контролю за транспортними засобами. 3.6. Підготовка звітних документів.

4.	Організація системи відстеження руху громадського транспорту на порталі виконавчого комітету Кременчуцької міської ради	4.1. Розробка та впровадження спеціального програмного забезпечення. 4.2. Завантаження та тестування системи.
----	---	--

4. Прикінцеві положення

Реалізація концепції вимагатиме тривалого часу і консолідації зусиль усіх учасників ринку пасажирських перевезень, тому закладені в ній положення розраховані на поступову реструктуризацію ринку та інфраструктури пасажирських перевезень, в першу чергу через удосконалення механізмів наявної нормативно-правової бази.

Розробка концепції розвитку пасажирських перевезень в м. Кременчуці до 2022 року проводилась на короткострокову (2-3 роки), середньострокову (до 5 років) та довгострокову (від 5 років) перспективи.

Реалізація основних положень концепції, у разі необхідності, здійснюється шляхом прийняття цільових Програм.

Заступник міського голови



В.В.ДЕКУСАР

Начальник відділу
транспорту



Р.В. ІВАШИНА