

**УКРАЇНА**  
**ІЗМАЇЛЬСЬКА РАЙОННА РАДА**  
**ШОСТЕ СКЛИКАННЯ**  
**ТРИДЦЯТЬ ДРУГА СЕСІЯ**

**РІШЕННЯ**

**Про затвердження Програми розвитку пасажирського транспорту та безпеки дорожнього руху в Ізмаїльському районі на 2014 - 2020 роки.**

Відповідно до п.16 частини 1 статті 43. Закону України ”Про місцеве самоврядування в Україні,” ст.6 Закону України «Про дорожній рух», статей 7, 31 Закону України «Про автомобільний транспорт», з метою розвитку пасажирського транспорту та зниження рівня аварійності на дорогах району, Ізмаїльська районна рада

**ВИРІШИЛА:**

1. Затвердити Програму розвитку пасажирського транспорту та безпеки дорожнього руху в Ізмаїльському районі на 2014 - 2020 роки(додається).
2. Контроль за виконанням даного рішення покласти на постійну комісії районної ради з питань економіки, регуляторної політики, промисловості, транспорту, будівництва та зв'язку .

**Голова районної ради**

**В.П.Антонюк**

**від 05 березня 2014 р.**

**№ 445-VI**

Додаток до рішення районної ради

№ 445-VI від 05 березня 2014 р.

**Програма**  
**розвитку пасажирського транспорту та безпеки дорожнього руху в**  
**Ізмаїльському районі на 2014 - 2020 роки.**

**Ізмаїл – 2014**

## ЗМІСТ

1. Загальні положення.....	3
1.1 Мета програми.....	3
1.2. Аналіз стану районних пасажирських перевезень .....	3
2. Розвиток транспортного потенціалу району.....	4
2.1. Розвиток та удосконалення автобусної маршрутної мережі та структури рухомого складу .....	4
2.2.Розвиток транспортної інфраструктури... ..	5
3. Забезпечення якості пасажирських автоперевезень .....	6
3.1. Критерії якості пасажирських автоперевезень.....	6
3.2. Вимоги до рухомого складу... ..	6
3.3. Режими руху, умови, вимоги, співвідношення.....	7
4. Підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень.....	8
4.1. Формування базових підприємств.....	8
4.2. Кадрова політика .....	8
4.3. Удосконалення економічних відносин. ....	9
4.4. Тарифна політика.....	11
4.5. Інвестиційна політика .....	12
4.6. Компенсаційна політика. ....	13
5. Безпека дорожнього руху.....	14
5.1. Безпека пасажирських перевезень та дорожнього руху... ..	14
5.2. Охорона оточуючого середовища... ..	16

## **1. Загальні положення.**

### **1.1. Мета програми.**

Метою районної політики в галузі пасажирських перевезень є гарантоване та ефективно задоволення потреб населення Ізмаїльського району в безпечності та якості наданні послуг з пасажирських перевезень.

Програма розвитку пасажирського транспорту та безпеки дорожнього руху в Ізмаїльському районі - стратегічний документ, який утворено на основі аналізу сучасного стану пасажирських перевезень, зазначаючи основні заходи, напрямки та цілі розвитку ринку пасажирських перевезень та безпеки дорожнього руху.

Основи Програми реалізуються шляхом розробки, затвердження та реалізації відповідних положень у напрямку розвитку та удосконалення маршрутної мережі, якості перевезень, оптимізації структури рухомого складу, та вимог до перевізників, удосконалення інвестиційної, тарифної та кадрової політики, безпеки дорожнього руху, охорони оточуючого середовища.

Програма передбачає розв'язання наступних завдань:

- утворення умов удосконалення транспортної складової економічного і соціального розвитку Ізмаїльського району;
- підвищення рівня забезпечення населення Ізмаїльського району якісними пасажирськими послугами;
- розвиток конкурентного середовища на ринку транспортних послуг;
- прискорення модернізації виробничо-технічної бази транспортного комплексу, виведення його на сучасний техніко-технологічний рівень, формування нових підходів в інноваційній політиці;
- прискорення інтеграції транспортного комплексу до принципів європейської транспортної політики, наближення до міжнародних стандартів, технічних, науково-експлуатаційних і екологічних вимог в сфері пасажирських перевезень.

Районна політика в галузі пасажирського транспорту та безпеки дорожнього руху реалізується відповідно до Законів України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух», «Про державні соціальні стандарти і державні соціальні гарантії», нормативних актів районних державних адміністрацій, чинного законодавства України, регулюючого взаємовідносини в сфері дорожнього руху та пасажирського перевезення.

### **1.2. Аналіз стану районних пасажирських перевезень.**

На сьогоднішній день для задоволення потреб населення Ізмаїльського району в пасажирських перевезеннях сформована мережа автобусних маршрутів. Загальна протяжність автобусної мережі складає 565 кілометрів.

Регулярні пасажирські перевезення в Ізмаїльському районі здійснюються в режимі «маршрутне таксі» та «звичайному» режимі руху. Автобусна мережа складається з 21 маршруту. В Ізмаїльському районі мешкає близько осіб, які користуються пільгами безкоштовного проїзду в приміському транспорті, який працює в «звичайному» режимі руху. Компенсація перевізникам за перевезення пільгової категорії громадян в приміському транспорті здійснюється за рахунок Державного бюджету.

Для обслуговування діючої автобусної мережі використовується 31 одиниця транспорту. Загальний обсяг пасажирських перевезень в Ізмаїльському районі складає 1035,6 тис. пасажирів щорічно.

Перевізники здійснюють свою діяльність згідно договорів про організацію пасажирських перевезень, які укладені з Організатором пасажирських перевезень відповідно до рішення конкурсного комітету з визначення автоперевізників в Ізмаїльському районі. На даний час ринок пасажирських перевезень представлено 9 транспортними підприємствами. Однак власною виробничою базою, яка дає змогу здійснювати комплекс послуг із зберігання, технічного контролю, обслуговування та ремонту транспортних засобів, медичного обслуговування водіїв, у обсягах, передбачених відповідними законодавчими та нормативними актами, забезпечені лише 4 підприємства. Інші перевізники користуються вищезазначеними послугами відповідно до договорів про надання послуг. У зв'язку з чим виникають питання щодо здійснення контролю за обсягами та якістю надання послуг підприємствами та організаціями іншим перевізникам.

Також, крім власних транспортних засобів, перевізники під час обслуговування маршрутів використовують «залучений» транспорт, який є власністю інших підприємств або приватних перевізників. Таке залучення здійснюється, як правило, на підставі договорів оренди з оформленням на перевізника відповідних ліцензійних карток та тимчасових свідоцтв про реєстрацію.

Дана ситуація не може бути оцінена як «задовільна». Для її виправлення необхідно під час проведення конкурсів з визначення автоперевізників при рівних умовах надавати перевагу перевізникам, які мають достатню кількість власного сучасного рухомого складу.

Основні проблеми розвитку системи приміських перевезень є:

- недостатній розвиток транспортної інфраструктури району (дорожнє покриття, освітлення, автоматизовані системи управління дорожнім рухом, системи диспетчерського контролю і управління, майданчиків для розвороту, зупиночних комплексів, формування пішохідних зон, упорядкування парковок та місць стоянок, тощо) та механізмів її фінансування;

- неудосягнутий механізм компенсації затрат перевізникам за перевезення пільгової категорії населення.

## **2. Розвиток транспортного потенціалу районк.**

### **2.1. Розвиток та удосконалення автобусної маршрутної мережі та структури рухомого складу.**

Першочерговими завданнями удосконалення автобусної мережі є постійний моніторинг її стану, визначення та уточнення пасажиропотоку на різних напрямках. Поточне коригування автобусної маршрутної мережі, з урахуванням потреб у необхідній кількості маршрутів в режимі «маршрутне таксі» та у «звичайному» режимі руху. В наслідок чого на кожному напрямку всі категорії громадян матимуть змогу задовольнити свої потреби в пасажирських перевезеннях, обираючи той вид транспорту, який їм підійде більш за все. Співвідношення між різними режимами руху, а також типами рухомого складу, його кількістю, визначається із вивчення пасажиропотоку за категоріями громадян.

Основні вимоги до організації руху автобусної маршрутної мережі:

- охоплення автобусним сполученням максимальної кількості зупинок в населених пунктах району
- співвідношення класу автобусу, його пасажиромістимості та інтервалу руху на маршрутах, пасажиропотокам на напрямленнях;
- забезпечення технологічних можливостей та економічного обґрунтування функціонування маршруту;
- максимальне співвідношення рухомого складу екологічним нормам і вимогам.

Під час розвитку автобусної маршрутної мережі треба враховувати такі важливі фактори як екологія, якість та пропускна можливість доріг. Розв'язання порушених питань треба шляхом реконструкції окремих вулиць населених пунктів району, розворотних майданчиків, транспортних розв'язок. Оснащення проблемних перехресть доріг світлофорами, встановлення вуличного освітлення. Для зручності мешканців району установка зупиночних комплексів єдиного зразку. З боку екологічної безпеки пріоритетним направленням роботи є поступова заміна рухомого складу, працюючого на бензинових двигунах дизельними. Поетапна заміна транспорту малої місткості на більшу, яка відповідає стандарту EURO 2 - EURO 3.

З метою забезпечення дорожньо-транспортних умов безпеки руху:

- в населених пунктах встановити зупинки, визначити розворотні майданчики на кінцевих зупинках, згідно вимогам безпеки дорожнього руху;
- тримати на постійному контролі стан дорожнього покриття приміських шляхів, при необхідності робити ямковий ремонт;
- створити ефективну систему надання медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах.

## **2.2. Розвиток транспортної інфраструктури.**

Розвиток мережі транспортного сполучення у віддалених населених пунктах району є пріоритетним завданням даної програми. Метою даного розвитку є утворення умов для покращення якості обслуговування пасажирів на існуючих маршрутах, подовження існуючих маршрутів, відкриття нових маршрутів.

Основною проблемою розвитку мережі транспортного сполучення віддалених населених пунктів є відсутність комерційного інтересу підприємців в роботі на маршрутах з низьким рівнем пасажиропотоку.

Для вирішення даної проблеми конкурсний комітет з визначення автоперевізників в Ізмаїльському районі повинен розширити практику пакетного об'єднання комерційно привабливих маршрутів із маршрутами з низькою рентабельністю під час проведення конкурсів.

Даний розділ Програми передбачає наступні заходи:

- оптимізація і дотримання розкладу та інтервалу руху на маршрутах;
- утворення нових маршрутів, відповідно до потреб населення району;
- подовження існуючих маршрутів з урахуванням інтересів пасажирів і суб'єктів підприємницької діяльності - перевізників;
- введення нових режимів руху ("звичайний", "експрес", "маршрутне таксі");
- обладнання зупинок приміського пасажирського автомобільного транспорту.

## **3. Забезпечення якості пасажирських автоперевезень.**

### **3.1. Критерії якості пасажирських автоперевезень.**

Якість пасажирських автоперевезень є складним показником.

Найважливішим визначаючим критерієм якості обслуговування є організація забезпечення безпеки технологічного процесу перевезень. Всі інші критерії можливо розглядати лише за умови її першочергового забезпечення.

Вагомими факторами, які визначають якість, є зменшення часу, витраченого на поїздку, та збільшення комфортності перевезень. При визначенні часу, який витрачається на поїздку необхідно враховувати:

- час «пішохідної доступності», тобто час, який витрачається пасажиром на підхід до місця зупинки (початковий пункт поїздки) і з місця зупинки (кінцевий пункт поїздки);
- час очікування автобусу;
- безпосередній час проїзду в автобусі.

Час «пішохідної доступності» визначається передусім щільністю автобусної маршрутної мережі та її розповсюдженням на усі пасажироформуючі об'єкти.

Час очікування автобусу визначається інтервалом руху на відповідному напрямку.

Безпосередній час проїзду визначається швидкістю сполучення.

Якість перевезень визначається також коефіцієнтом регулярності (відношення кількості фактично зроблених рейсів до запланованих) і графічності (відношення кількості рейсів, які здійснені із дотриманням графіку руху, до загальної кількості здійснених рейсів).

Комфортність перевезень визначається, передусім, відповідності місткості автобуса та їх кількості сформованому пасажиропотоку, а також класом комфортності автобуса.

Важливішим елементом забезпечення безпеки технологічного процесу перевезень, а також в якійсь мірі, їх комфортності має технічна підготовка автобуса. Виходячи з вищевикладеного, забезпечення якості пасажирських перевезень, не в останнє, залежить від наявності у перевізника відповідної виробничої бази (власної або орендованої). Таким чином, під час визначення якості перевезень необхідно враховувати потужність і якість виробничої бази перевізника.

Безпечність технологічного процесу перевезень в значній мірі залежить від наявності і ефективності функціонування служб безпеки руху і охорони праці. В останньому випадку важливим фактором є суворе дотримання режиму праці і відпочинку водіїв.

### **3.2. Вимоги до рухомого складу.**

Рухомий склад, який використовується на автобусних перевезеннях загального користування, з точки зору конструкції і технічного стану повинен відповідати вимогам, які забезпечують:

- безпеку людей, які користуються транспортними засобами або беруть участь у дорожньому русі;
- відповідність нормам відносно забруднюючих викидів, парникових газів, електромагнітних поміх, рівня шуму і інших показників негативного впливу на людину та оточуючу середу;
- попередження пошкодження транспортними засобами доріг та їх облаштування;
- ефективне використання енергетичних ресурсів і експлуатаційних матеріалів;
- захист від незаконного використання транспортних засобів;
- збереження властивостей безпеки з моменту виготовлення транспортного засобу до його утилізації;
- відповідність іншим вимогам законодавства.

Збереження автобусів повинно забезпечуватись в спеціально пристосованих для цього приміщеннях, гаражах, на площадках, стоянках, забезпечених засобами охорони. Збереження автобусів в жилих зонах, за межами спеціально відведених для цього місць – заборонено.



Технічне обслуговування і ремонт автобусів відбувається з метою їх підтримки в належному стані і забезпечення встановлених виробником технічних характеристик під час експлуатації, зберігання і утримання під час усього періоду експлуатації.

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

- мають власні або орендовані засоби технічного обслуговування і ремонту, які відповідають установленим законодавством вимогам;
- роботи з технічного обслуговування і ремонту здійснює персонал необхідного рівня професійної кваліфікації відповідним видам виконуваних робіт;
- мають виробничі споруди, засоби технічного обслуговування і ремонту, які відповідають вимогам законодавства.

Вимоги до структури рухомого складу повинні забезпечувати можливість максимального задоволення критеріям якості. Для цього необхідно постійно вирішувати задачу оновлення автобусного парку, тобто поступова заміна машин малої місткості машинами більшої місткості.

Таким чином, на приміських автобусних маршрутах доцільнішим буде використання автобусів класу А, В – не менше 20 місць, І,ІІ – не менше 35 місць і ІІІ – не менше 45 місць.

### **3.3. Режими руху, умови, вимоги, співвідношення.**

На приміських пасажирських перевезеннях загальна кількість транспортних засобів, які працюють на маршрутах загального користування визначається із кількості мешканців населеного пункту та середньої протяжності пасажирських маршрутів. При цьому мінімальна кількість транспортних засобів рекомендується визначати виходячи з наступних співвідношень:

- при середній протяжності маршрутів, яка перевищує 10км – не менш 1-го автобуса на 500-700 мешканців;
- при середній протяжності маршрутів від 6 км до 10 км – не менш 1-го автобуса на 1000 – 1500 мешканців;
- при середній протяжності маршрутів менш 6 км – не менше 1-го автобуса на 1500-2000 мешканців.

Загальна кількість транспортних засобів уточнюється виходячи з таких факторів як географічна конфігурація населеного пункту, кількості і розташування пасажироформуючих об'єктів, необхідного інтервалу руху, можливості використання для поїздок транзитних автобусів, платьожоспроможності населення, тощо.

## **4. Підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень.**

### **4.1. Формування базових підприємств.**

Однією з основних задач розвитку транспортного комплексу району в сфері пасажирських перевезень є підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств на основі формування ринку транспортних послуг і капіталів, а також формування діє спроможного і активного власника.

Для забезпечення даної задачі Організатор перевезень повинен забезпечити своєчасний та об'єктивний розгляд та погодження, пропонуємих перевізниками, тарифів, забезпечення виконання можливих заходів з недопущення монополізації ринку, забезпечити рівні можливості всім діючим або новим перевізникам.

В сфері пасажирських перевезень можуть бути задіяні підприємства всіх форм власності. Виключення складають ті напрямлення діяльності, які пов'язані з організацією безпеки руху та контролю. Ці напрямлення діяльності повинні забезпечуватися організаційними державними або комунальними підприємствами. Дані структури повинні займатися питаннями формування маршрутної мережі, погодження графіку руху, зупинками громадського транспорту, дорогами, іншими елементами транспортної інфраструктури.

На даний час в районі існує наступна структура взаємовідносин між учасниками виробничого процесу:

Організатор (замовник) – підприємство - перевізник (власник транспортних засобів) – водій.

Організатором перевезень (замовником) є Ізмаїльська районна державна адміністрація. Підприємство – перевізник – суб'єкт підприємницької діяльності в обслуговування якого, на конкурсній основі, передано один або декілька приміських маршрутів. Перевізник може обслуговувати маршрути як власним транспортом, так і орендованим.

Основною проблемою, яку необхідно вирішувати під час проведення конкурсу, є проблема трудових відносин перевізника – переможця конкурсу і водіїв. Всі водії повинні бути працевлаштовані у перевізника.

Проблема, яка потребує вирішення, це практика використання орендованого транспорту, коли крім перевізника в розподілі прибутку бере участь власник транспортного засобу. Так схема роботи не може стимулювати залучення інвестицій, зменшує рівень зацікавленості перевізника і водія в якісному обслуговуванні населення. Виходячи з вищевикладеного, під час проведення конкурсу, при рівних умовах, перевагу надавати претенденту, який має власні, а не орендовані транспортні засоби.

### **4.2. Кадрова політика.**

Одним із важливіших питань розвитку системи приміських пасажирських перевезень є забезпечення вимог до персоналу автомобільного транспорту, передбачених Законом України «Про автомобільний транспорт», зокрема

рівень кваліфікації працівників підприємств – перевізників. Відсутність необхідної кваліфікації працівників спричиняє виникнення наступних проблем:

- підвищення рівня аварійності та травматизму;
- підвищення собівартості перевезень;
- зниження якості перевезень;
- зниження готовності діяти під час виникнення надзвичайних ситуацій;
- зниження рівня обслуговування рухомого складу.

Спеціальна підготовка водіїв повинна передбачати вивчення азів транспортного законодавства, безпеки дорожнього руху, охорони праці, пожежної безпеки, а також правил перевезення пасажирів та їх культурного обслуговування. Також необхідно забезпечити вивчення правил технічної експлуатації та обслуговування автобусів, порядку роботи на лінії, правил роботи з первинними транспортними документами, а також стандартів, які забезпечать необхідний рівень культури обслуговування пасажирів та системи безпеки на автотранспорті. Необхідно утворити систему підготовки та підвищення кваліфікації осіб, які приймають участь в поєсі пасажирських перевезень, яка повинна:

- забезпечити підготовку та перепідготовку спеціалістів пасажирського транспорту до рівня, відповідаю чого державним вимогам з питань безпеки, економіки, технології перевезень;
- бути доступною для перевізників з метою забезпечення можливості доступу до ринку пасажирських перевезень.

Вимоги до професійного рівня спеціалістів повинні бути однаковими для працівників підприємств усіх форм власності та відповідати вимогам державних нормативних документів.

Необхідно підсилити контроль над дотриманням перевізниками ліцензійних вимог ведення господарської діяльності з пасажирських перевезень, зокрема щодо питання періодичного підвищення рівня кваліфікації персоналу, обов'язкова підготовка та перепідготовка передусім з питань безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки.

Рівень підготовки керівників, спеціалістів та водіїв перевізників-претендентів повинен стати одним з факторів, який враховуватиметься під час проведення конкурсів з визначення автоперевізників.

Реалізація комплексного підходу до вищезазначених заходів дасть змогу утворити ефективну систему контролю за професійним рівнем працівників автоперевізників та конкурентне середовище у відповідному сегменті ринку праці. Здійснення даних заходів можливе лише за умов проведення ефективної соціальної політики і постійного регулювання рівня середньої заробітної плати водіїв та інших працівників автотранспорту відносно інших галузей.

### **4.3. Удосконалення економічних відносин.**

При формуванні ринку послуг приміських пасажирських перевезень необхідно притримуватись вимог ефективної конкуренції, недопущення монополізації ринку разом з організаційними, контролюючими та регулюючими функціями з боку органів влади.

Ефективне економічне функціонування перевізника передбачає наступні можливості:

- за рахунок власних коштів забезпечити суворе дотримання умов технологічного процесу перевезення пасажирів в умовах сформованої автобусної маршрутної мережі;
- за рахунок власних коштів забезпечити своєчасне і якісне виконання регламентних робіт, які забезпечать утримання і експлуатацію рухомого складу, технологічного та іншого обладнання, приміщень, споруд, а також їх своєчасне оновлення, реконструкцію, модернізацію, використання сучасних технологій;
- забезпечення утримання і соціального забезпечення виробничого персоналу, підтримка необхідного рівня кваліфікації;
- своєчасний розрахунок з бюджетом, оплата комунальних та інших послуг.

В рамках сформованої автобусної маршрутної мережі розподіл маршрутів між перевізниками повинен здійснюватись виключно на конкурсній підставі, організаційно-технічні, економічні та інші фактори, які враховуються при визначенні переможця конкурсу повинні бути максимально формалізовані.

Для ефективного розподілу транспорту на різних режимах руху необхідно систематично здійснювати моніторинг пасажиропотоків з урахуванням кількості пасажирів по співвідношенню "час поїздки - комфортність автобусу - вартість проїзду".

На соціально-значущі перевезення, які здійснюються в "звичайному" режимі руху, повинно бути державне замовлення.

Техніко-економічні характеристики маршрутів мають відображення у відповідних паспортах автобусних маршрутів. Однією з важливіших характеристик автобусних маршрутів є рентабельність, при цьому маршрути, які працюють в різних режимах руху за цим показником суттєво відрізняються. Так, автобусні маршрути, які працюють в "звичайному" режимі руху (соціально-значущі) всі без виключення є збитковими. Автобусні маршрути, які працюють в режимі "маршрутне таксі" та обслуговуються автобусами різного класу, відрізняються показником рентабельності. Отже інвестиційна політика відносно рухомого складу працюючого на різних автобусних маршрутах суттєво відрізняється.

Виходячи з принципів формування автобусної маршрутної мережі, об'єкти, які виносяться на конкурс, у деяких випадках доречно формувати у вигляді "пакетів", які будуть містити маршрути різних режимів руху, різних рівнів

рентабельності. Таким чином, відбудеться забезпечення з одного боку, економічних інтересів перевізника, з іншого боку, інтересів пасажирів, які матимуть змогу задовольнити свої потреби в перевезенні, обираючи той режим руху, якій більш за все буде їх влаштовувати по співвідношенню "час поїздки - комфортність автобусу - вартість проїзду".

У суттєво економічних відношеннях "пакети" повинні забезпечувати рентабельну роботу перевізника за умови визначених рівнів вартості проїзду. Необхідно прагнути до того, щоб середній рівень рентабельності різних "пакетів" був однаковим.

Враховуючи сформований рівень компенсацій збитків за рахунок бюджетних коштів, пріоритетним напрямком інвестицій для нормального функціонування автобусів "звичайного" режиму руху полягає у пошуку коштів для додаткової компенсації збитків.

З причини недопущення втручання в господарську діяльність підприємств, питання компенсації збитків від роботи автобусів "звичайного" режиму руху та інвестицій на їх оновлення повинне бути однією з умов проведення конкурсу з визначення автоперевізників в Ізмаїльському районі між Замовником послуг та підприємством - перевізником. Необхідно забезпечити єдиний методичний підхід щодо визначення долі участі кожного з перевізників в програмі компенсації збитків та придбанні автобусів для роботи в "звичайному" режимі руху на основі об'єктивної оцінки прибутку закріплених за перевізником маршрутів.

Ефективне функціонування перевізників можливе лише за умов забезпечення з їх боку оптимізації структури і рівня прибутку, а також структури і рівня збитків різних видів ресурсів в межах встановлених нормативів, а з боку Організатора перевезень буде забезпечуватися оптимізація тарифної та компенсаційної політики.

Удосконалення економічних відносин в значній мірі забезпечується виваженою економічно обґрунтованою тарифною політикою.

#### **4.4. Тарифна політика.**

Соціальна функція пасажирського транспорту загального користування - загальна доступність його послуг для усього населення, потребує збереження державного регулювання тарифів на проїзд соціально значущими автобусними маршрутами.

Тарифна політика на автомобільному транспорті повинна забезпечувати виконання соціальної функції автомобільного транспорту, задовольняти підприємницькі інтереси, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати введення сучасних технологій перевезень, використання сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню наступних завдань:

- задоволення підприємницького інтересу;

- підвищення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів послуг, залучення інвестицій в розвиток автомобільного транспорту та досягнення постійних економічних умов роботи;
- стимулювання конкуренції і поява нових суб'єктів господарської діяльності на ринку автомобільного транспорту;
- забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
- забезпечення стабільності, прозорості та прогнозування тарифів.

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

Враховуючи 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 вищевикладеного, тарифи на приміські автобусні перевезення загального користування є одним з найважливіших показників, які забезпечують постійне функціонування перевізників, стабільність їх економічного положення, якість і безпеку перевезень, а також інвестиційну привабливість. З іншого боку, необхідно враховувати, що рівень тарифів є важливим соціальним фактором, і при його визначенні потрібно враховувати реальну платоспроможність населення.

На приміських маршрутах діють два види тарифів.

Регульовані тарифи використовуються відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996р. №1548 на маршрутах "звичайного" режиму руху (соціально значущі послуги автомобільного транспорту). Установлення цих тарифів є виключно компетенцією обласної державної адміністрації. Так, тариф на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у "звичайному" режимі руху у приміському сполученні у межах Одеської області становить 0,22 грн. за 1 км проїзду пасажирів, відповідно до розпорядження голови Одеської облдержадміністрації від 23.05.2011 року №361/А-2011 «Про внесення змін до розпорядження голови Одеської обласної державної адміністрації від 8 липня №488/А-2010». Під час розрахунку вартості проїзду враховується: середня тарифна зона (км), тарифна вартість проїзду (0,22 грн.), страховий збір, податок на додаткову вартість та автостанційний збір (0,30 грн.). соціально значимі послуги автомобільного транспорту).

Нерегульовані тарифи використовуються на автобусних маршрутах, які обслуговуються транспортом в режимах руху "експрес" та "маршрутне таксі". Ці тарифи можуть установлюватись безпосередньо перевізниками на підставі

економічних розрахунків за умови обов'язкового погодження з Організатором перевезень.

Приведення тарифів у відповідність до витрат перевізників дозволяє в цілому забезпечити необхідний рівень конкуренції, висунути перевізникам доволі високі вимоги, і відповідно вдало проводити конкурси з визначення автоперевізників в Ізмаїльському районі.

Тарифи на перевезення пасажирів (за виключенням соціально значущих перевезень) повинні забезпечувати перевізнику:

- компенсацію обґрунтованих текучих витрат ;
- оновлення рухомого складу в розмірі 8-12% на рік;
- забезпечення інвестиційної привабливості за умов рентабельності перевезень на рівні 15%.

Питомі витрати для кожного перевізника повинні базуватися на відповідних нормативах та враховувати наступні умови:

- експлуатація транспортних засобів здійснюється на рівні їх щорічного виходу на лінії з коефіцієнтом використання парку не менш 0,85;
- на маршрутах повинні використовуватись транспортні засоби, місткість яких відповідає пасажиропотоку;
- питомі витрати за загальними статтями не повинні перевищувати відповідні нормативи;

З метою недопущення необґрунтованого підвищення тарифів перевізниками в режимах "експрес", "маршрутне таксі", погодження можливе лише після надання перевізниками техніко-економічного обґрунтування рівня вартості проїзду.

#### **4.5. Інвестиційна політика.**

Інвестиційна політика на ринку приміських пасажирських перевезень визначається, в першу чергу, власними ресурсами підприємств - перевізників та фізичних осіб підприємців, які працюють на ринку пасажирських перевезень. Ці ресурси, в свою чергу, залежать від техніко-економічної характеристики маршрутів, встановленого рівня цін та тарифів.

Інвестиції для оновлення автобусного парку середнього класу, які працюють в режимі "маршрутне таксі", передбачається здійснювати за рахунок власних коштів підприємств та рахунок кредитних ресурсів.

Однією із важливіших економічних характеристик автобусних маршрутів є прибуток та рентабельність. За показником рентабельності автобусні маршрути, працюючі в різних режимах руху, суттєво відрізняються. Всі приміські автобусні маршрути "звичайного" режиму руху є збитковими. При цьому збитки обумовлюються як перевезенням пільгової категорії громадян, так і рівнем встановлених тарифів.

Автобусні перевезення в режимі "маршрутне таксі" за умов економічної обґрунтованості тарифної політики повинні бути рентабельними, рівень рентабельності може складатись від 10 до 25 відсотків.

Зрозуміло, що характер та джерела інвестицій в технологічний процес автоперевезень суттєво відрізняється, що обумовлено типом маршруту та режимом руху.

Так, інвестиції в приміські автобусні маршрути "звичайного" режиму руху за рахунок коштів отриманих від обслуговування маршрутів, навіть за умови, високого рівня компенсацій збитків, принципово не можливі. Тому основним джерелом, яке дозволяє окупити інвестиції, є інвестиційна складова, тобто частина прибутку від роботи на приміських автобусних маршрутів в режимах руху "експрес", "маршрутне таксі"

Важливим фактором інвестиційної діяльності в таких випадках є також цільове використання амортизаційних відрахувань, які, як і поточні витрати, мають "віртуальний" характер.

Зрозуміло, що мобілізаціям засобів на зазначені цілі можлива лише за умов раціонального формування маршрутних "пакетів" та їх розподіл між перевізниками, а також за умов реалізації ефективної тарифної та компенсаційної політики.

Для ефективного функціонування системи пасажирських перевезень важливими є інфраструктурні інвестиції, перед усім в розвиток, модернізацію та реконструкцію виробничої бази перевізників. При цьому інвестиції, направлені на оновлення рухомого складу, повинні забезпечувати досягнення пропорційного співвідношення автобусів за класами та строками експлуатації, а також придбання необхідної кількості рухомого складу, для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями. Крім того, однією з умов проведення конкурсу між Організатором - замовником послуг та претендентом - перевізником, передбачається надання бізнес-проекту інвестицій в модернізацію та розвиток виробничо-технічної бази підприємства.

Враховуючи високу вартість нового рухомого складу, використовуємого для приміських пасажирських перевезень, а також довгих термінів окупаємости інвестицій в розвиток виробничо-технічної бази, важливе значення для розвитку приміського транспорту має раціональна кредитна політика. Оскільки придбання нового рухомого складу, як правило, здійснюється у формі лізингу або за рахунок кредиту, підприємствам необхідно мати довгострокові фінансові відношення з відповідними фінансовими структурами на основі гарантій керівництва району. Укладання таких договорів дасть можливість знизити відсотки по кредитах, а відповідно і зменшити строк повернення основних засобів. Перевага надається перевізнику, який має власну виробничу базу, оскільки вона може виступати як застава під час отримання кредиту.



#### **4.6. Компенсаційна політика.**

Компенсаційна політика пасажирських автоперевезень повинна забезпечити комплексне вирішення проблеми надання необхідних засобів на компенсацію за пільгове перевезення громадян. Перелік пільгових категорій громадян визначений відповідними законодавчими актами та Законом України «Про державний бюджет України» на відповідний рік. Це стосується компенсації збиткових регульованих тарифів, забезпечення умов для всебічного розвитку та підвищення якості соціально значущих послуг автомобільного транспорту.

З метою уніфікації відповідних розрахунків, забезпечення оптимізації та забезпечення контролю за розподілом та використанням, направлених на компенсацію, бюджетних коштів в практичній діяльності доцільно користуватися регіональними Методичними рекомендаціями щодо надання субвенції за пільгове перевезення громадян автомобільним пасажирським перевізникам, які працюють на маршрутах загального користування.

За рахунок субвенцій з Державного бюджету України здійснюється виключно компенсація за пільгове перевезення окремих категорій громадян під час здійснення соціально значущих послуг автомобільним транспортом загального користування у «звичайному» режимі руху.

Замовлення на пільгове перевезення громадян рекомендується формувати з урахуванням установленого рівня тарифів на соціально значущі послуги автомобільного транспорту та обсягів бюджетних коштів, передбачених на компенсацію цих послуг (перевезень).

Компенсація пільгових перевезень окремих категорій громадян перевізниками здійснюється на основі договорів між головним розпорядником бюджетних коштів та перевізниками. Дані договори укладаються на підставі договорів про організацію перевезень пасажирів на автобусних маршрутах, укладених перевізниками з Організатором даних перевезень згідно вимог чинного законодавства.

Існуюча методика компенсації за пільгове перевезення окремих категорій громадян не відповідає вимогам Закону України «Про автомобільний транспорт», який передбачає повну компенсацію збитків перевізників. Дана методика забезпечує компенсацію вартості проїзду, яка визначена обласними адміністраціями, оскільки тарифи на маршрутах загального користування збиткові, то і компенсація в повному обсязі не здійснюється.

З метою виходу з даної ситуації необхідно ініціювати внесення відповідних змін до нормативних документів, які визначають методику розрахунку компенсацій та до законодавчих актів, які визначають порядок надання пільг на проїзд у пасажирському транспорті загального користування.

## **5. Безпека дорожнього руху.**

### **5.1. Безпека пасажирських перевезень та дорожнього руху.**

Серед усіх показників, які характеризують розвиток та удосконалення системи організації пасажирських автоперевезень та підвищення їх якості, питання забезпечення безпеки автоперевезень та безпеки дорожнього руху має пріоритетне значення.

На сьогодні ступінь розвитку вулично-дорожньої мережі району та її стан не відповідають рівню інтенсивності транспортного сполучення.

Українським залишається рівень упровадження новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху.

Унаслідок стрімкого росту автомобілізації країни, й району зокрема, протягом останнього десятиріччя практично повністю вичерпано ресурсні можливості дорожньої мережі, що спричиняє значне погіршення умов руху, екологічної ситуації, затори, збільшення витрат пального та зростання аварійності.

Основними показниками з незадовільних дорожніх умов визначено:

- відсутність дорожньої розмітки;
- незадовільний стан узбіччя;
- наявність ямковості та руйнування покриття проїзної частини;
- відсутність тротуарів та велодоріжок уздовж доріг загального користування в населених пунктах;
- наявність на узбіччі дерев;
- відсутність дорожніх знаків;
- не задовільне зимове утримання доріг.

Загальний контроль щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, техніки безпеки здійснюється відповідними державними структурами.

Контроль з боку Організатора (замовника) за забезпеченням виконання вимог безпеки дорожнього руху, техніки безпеки та охорони праці здійснюється виключно в межах умов договору, який укладається між Організатором та перевізником.

Необхідно забезпечити обов'язкову наявність в договорі про організацію перевезень розділу, який визначатиме права та обов'язки Організатора та перевізника з питань безпеки пасажирських перевезень.

Функції Організатора з питань безпеки пасажирських перевезень та дорожнього руху:

- погодження всіх видів ремонтно-будівельних робіт на автобусній маршрутній мережі,

- узагальнення та аналіз інформації щодо ДТП,
- спільна робота в розробці системи заходів щодо техніко – методичного забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики травматизму.

Організатор повинен, на підставі договорів у порядку, визначеному чинним законодавством, контролювати обов'язкове виконання перевізником наступних заходів:

- забезпечення щоденного контролю технічного стану автобусів та медичного контролю за станом водіїв;
- забезпечення зберігання транспортних засобів згідно вимогам ст.21 Закону України «Про автомобільний транспорт»
- забезпечення умов праці та відпочинку водіїв згідно вимог чинного законодавства;
- забезпечення відповідної професійної підготовки керівного складу підприємства – перевізника та підготовки водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів;
- забезпечення цілодобового зв'язку перевізника з Організатором;
- забезпечення відповідного технічного стану транспортних засобів, планування та облік виконання технічного обслуговування та ремонту рухомого складу;
- готовність підприємств до відповідних дій, обумовлених виникненням надзвичайних ситуацій.

З метою забезпечення безпеки перевезень пасажирів перевізник має право скасовувати окремі рейси, зменшувати кількість рейсів або призупиняти роботу на маршруті у разі настання несприятливих порожньо – кліматичних умов, виникнення стихійних лих або інших надзвичайних ситуацій.

Важливим фактором забезпечення безпеки дорожнього руху є, утримання проїзної частини у доброму стані, наявність розмітки, регульованих перехресть та переїздів, освітлення шляхів та постійне оновлення рухомого складу сучасними автобусами. Відповідність класу та місткості автобусів, які обслуговують автобусні маршрути, пасажиропотокам. Також, з точки зору забезпечення безпеки руху, необхідно посилити контроль за здійсненням зупинок автобусами, які працюють в режимі руху «маршрутне таксі» та «експрес», виключно в місцях, які відповідають правилам дорожнього руху.

## **5.2. Охорона оточуючого середовища.**

Одним з найважливіших напрямків перспективного розвитку транспортної системи району є забезпечення екологічної безпеки, зниження рівня забруднюваності оточуючого середовища.

Основні фактори, які впливають на підвищення рівня забруднюваності оточуючого середовища є:

- значне збільшення кількості автомобільного транспорту;
- незадовільний стан автотранспорту, зокрема через його значний вік;
- використання палива низької якості, яка не відповідає екологічним вимогам європейських стандартів.

Основні напрямки зниження рівня забруднюваності оточуючого середовища від роботи транспорту:

- забезпечення дієвого контролю за якістю палива;
- введення системи заходів з використання приладів, які дозволять знизити місткість шкідливих речовин у відпрацьованих газах;
- проведення комплексу заходів із заміни автобусів меншої місткості на більшу, облаштування їх двигунами, які відповідатимуть європейським стандартам;
- модернізація та удосконалення дорожньо - вуличної мережі, організація раціональної схеми автобусних маршрутів;
- утворення оптимальної системи управління рухом транспорту.

Пріоритетним напрямком також необхідно вважати реалізацію комплексу заходів з підвищення контролю за рівнем забруднюваності транспортними засобами повітряної атмосфери.

Начальник відділу економіки,  
соціально – економічного розвитку  
та підприємництва райдержадміністрації

Н.І. Тодорова