

Богатчук І. М., к.т.н., с.н.с.; Прунько І. Б., к.т.н., доц.; Богатчук М. І.

АНАЛІЗ ДЕЯКИХ СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА 2017-2018 РОКИ

В роботі коротко проаналізовано вплив підвищення тарифів на пасажирообіг на приміських автобусних сполученнях

Транспортна система є одним з важливих чинників задоволення соціальних потреб населення та господарського комплексу держави.

Пасажирський автомобільний транспорт обслуговує транспортні потреби міського та сільського населення. За січень-грудень 2018 року пасажирообіг склав - 34560,3 млн. пас*км, а кількість перевезених пасажирів - 1906,8 млн, аналогічно за січень - грудень 2017 року пасажирообіг - 35412,4млн. пас*км і кількість перевезених пасажирів - 2018,7 млн [1]. Аналіз цих періодів вказує на те, що пасажирообіг і пасажиропотік за січень - грудень 2018 року у порівнянні з таким періодом знизився відповідно: пасажирообіг на 2,7% і пасажиропотік на 5,6 %.

За наявними статистичними даними знайдемо середню відстань їздки пасажирів [2] за 2017- 2018 роки:

$$l_{in} = \frac{\sum P_{in}}{\sum Q_{in}},$$

де l_{in} - середня відстань їздки пасажирів, км; $\sum P_i$ - сумарна транспортна робота за рік, млн. пас.*км; $\sum Q_i$ - загальна кількість пасажирів, яка перевезена за рік, млн. пас.

Середня відстань їздки пасажирів за січень - грудень 2018 року склала 18,1 км за такий самий період минулого 2017 року - 17,5 км.

Це свідчить, що значна частина населення перестала користуватись автомобільним пасажирським транспортом через його подорожчання. Крім того, на приміських і міських маршрутах майже для всіх пенсіонерів відмінено пільгові перевезення. Значна частина пасажирів скористалась залізничним транспортом, на якому залишились пільги. Відсутність державного регулювання тарифів на автомобільному пасажирському транспорті привело до деколи необґрунтованих тарифів, що призвело до втрати транспортної платоспроможності населення (тарифи на пасажирські перевезення автомобільним транспортом за останні три роки збільшились приблизно в рази). Особливо підвищення тарифів відчули всі пасажирів регулярного сполучення.

Приміське населення, що проживає в населених пунктах на відстані 30 км до місця роботи, працює у містах на офіційній роботі, займає низькооплачувані посади і отримує мінімальну зарплату, яка на даний час складає 3723 грн, з яких на руки отримує ~ 2950грн. стикається з труднощами в оплаті проїзду. При тарифі 1 грн. за 1 км робітникові за день необхідно витратити 60 грн. на проїзд. Тоді за 22 робочі дні необхідно витратити 1320 грн. ,але це тільки приїхати до автостанції, а якщо необхідно з автостанції на місце роботи добиратись автобусом, то ще 10 грн. кожного дня – то це буде 220 грн. У загальному за місяць на проїзд пасажир (робітник) витрачає ~ 1540 грн. Робітнику залишилось 1410 грн., але на основній роботі йому необхідно пообідати. Нехай на їжу витрачає ще 30 грн. в день, що у підсумку становить за місяць ще 660 грн. У кінцевому результаті робітник за місяць витрачає 1900 грн. на проїзд і на обід. Робітнику залишається 970 грн. за місяць роботи. Постає питання, чи вигідно робітникові трудитись за такі гроші, коли підсобник на ремонтних чи будівельних роботах у день отримує від 500 грн. Це ще раз підтверджує, що

подорожчання проїзду призведе не тільки до втрати пасажирів, а й до втрати робочої сили в інших виробництва.

Підняття тарифів на автобусні пасажирські перевезення не призвело до покращення якості обслуговування пасажирів, оновлення парку автобусів, квитки за проїзд як не видавались так і далі не видаються, зате перевізники отримують надприбутки.

Підтвердженням вищенаведених фактів є слова міністра інфраструктури В. В. Омеляна : «Велика частина міських, приміських, міжміських внутрішньообласних та міжобласних автобусних перевезень в Україні здійснюється в умовах, які важко назвати комфортними і безпечними для пасажирів. Середній вік «маршруток» - понад 10 років, автобусів середньої та великої пасажиромісткості - понад 20 років і більше. Частина автобусів, які називаються «маршрутками», переобладнані з вантажних транспортних засобів. Часто такі транспортні засоби не відповідають ні вимогам безпеки, ні вимогам комфорту» [3].

Подальший аналіз показує, що середня відстань їздки пасажирів за січень - грудень 2018 року склала 18,1 км, за той же період минулого 2017 року - 17,5 км. Така, на перший погляд, невелика різниця 0,6 км, показує значне зниження об'ємів пасажирських перевезень у межах держави. За 2017 рік середня відстань їздки пасажирів менша за 2018 р., це свідчить про те, що пасажирів відмовляються від коротких поїздок і всі пасажирів, які скористалися автомобільним пасажирським транспортом за кожну поїздку проїхали на 0,6 км далі. Зменшення кількості поїздок пасажирів за минулий 2018 рік і одночасне збільшення середньої відстані їздки пасажирів свідчить про те, що пасажирів вже задумуються чи є потреба їхати в те чи інше місце без необхідності. Пасажирів відмовляються від їздки на короткі відстані, стали їздити на більші відстані, які необхідні для невідкладних потреб.

Безпосереднє спілкування з водіями, які обслуговують приміські і міжміські маршрути, свідчить про те, що з підвищенням тарифів на пасажирські перевезення пасажиропотік значно знизився.

Про незадовільний стан автобусного парку та автомобільні пасажирські перевезення в державі наголошується в схваленій Кабінетом Міністрів у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [4], в якій наводиться: «Пасажирські перевезення характеризуються низькою якістю послуг через системну відсутність інвестицій, застарілий рухомий склад, невідповідність пасажиромісткості автобусів обсягам пасажиропотоків, фактичної відмови від користування автостанціями, велика кількість перевізників перебуває «в тіні»».

Загальні проблеми, що потребують розв'язання: недостатня мотивація перевізників щодо інвестування у заходи з підвищення рівня якості та комфортності перевезень на автобусних маршрутах загального користування, та інше.

Список літературних джерел

1. Пасажирооборот та кількість перевезених пасажирів у 2017, 2018 роках. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Босняк М. Г. Пасажирські автомобільні перевезення. – К. : Видавничий Дім «Слово», 2009.-272 с.
3. В Україні заборонять маршрутки, переобладнані з вантажних транспортних засобів. Режим доступу: <https://economics.unian.ua/transport/10195821-v-ukrajini-zaboronyat-marshrutki-pereobladnani-z-vantazhnih-transportnih-zasobiv.html>.
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року». Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>.

Богатчук Іван Михайлович – к.т.н., с.н.с., доцент кафедри автомобільного транспорту, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

Прунько Ігор Богданович – к.т.н., доцент, доцент кафедри автомобільного транспорту, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу