

НА ЧОМУ НАС ВОЗЯТЬ ІЗ МІСТА В СЕЛО

Ярошенко П.М., к.т.н., доцент

(Сумський національний аграрний університет)

Шановні панове пасажирів. А чи звертали ви увагу на те, чим вас возять із міста в село, селище чи найближчий райцентр. Звичайно зрозуміло, що коли їдеш на особистому авто в рідні місця, то особливо не турбуєшся про тих у кого цього авто не має. Але коли обганяєш «маршрутку» на дорозі, і збоку бачиш її гнилі пороги, то стає не по собі від такого транспортного сервісу.

Сучасні світові тенденції розвитку економіки свідчать про постійне підвищення вимог до якості транспортних послуг, розширення їх переліку, забезпечення безпеки та екологічності перевезень. Водночас, рівень транспортного обслуговування населення в нашій країні на сьогодні є нижчим, ніж у розвинутих державах світу. Потребує оновлення більша частина рухомого складу автомобільного транспорту. Це може бути забезпечено за рахунок продукції вітчизняного виробництва, оскільки багато видів автомобільного транспорту вже освоєно нашими виробниками.

Якщо уважно глянути на наші «жовті» маршрутки, то більшість з них «скручені» в Україні. По наших містах бігають «Богдани» (ПАТ «Автомобільна компанія «Богдан-Моторс», м. Луцьк) «Атамани» (Черкаського автобусного заводу) «Еталони» (ПрАТ «Бориспільський автозавод», Київська область), «Руслани» (ТОВ Херсонський автоскладальний завод, торговий дім «Анто-Рус»). Всі вони розроблені на агрегатних базах закордонних компаній: «Атамани» і «Богдани» - на базі ISUZU (Японія); «Еталони» - на індійському шасі TATA LPT-613/38 Bus, що є ліцензійним продуктом концерну «Daimler AG»; «Руслани» - на базі шасі NISSAN Dong Feng.

На міжміських та міжрайонних маршрутах можна зустріти ЛАЗи (ВАТ «Львівський автобусний завод»), «Рути» (ПАТ Завод «Часівоярські Автобуси», Донецька область), «Чорнобривці» (ПрАТ «Чернігівський автозавод», базуються на китайському шасі FAW), ЗАЗ I-VAN (ЗАТ «Запорізький автомобілебудівний завод»). Однак всі вони мають від 10 до 15 років експлуатації. Купівля нових автобусів потребує значних капітальних вкладень і по карману не кожному вітчизняному перевізнику, особливо приватному.

Відповідно до прийнятих модернізаційних заходів новий рухомий склад має бути обов'язково українського виробництва (ступінь локалізації не менше як 80 %). Державна програма передбачає підтримку під час придбання автобусів середньої та передусім великої місткості, які повинні замінити на ринку автомобільних перевезень транспортні засоби, що переобладнані з вантажних. Оновлення рухомого складу суттєво не вплине на обсяги перевезень пасажирів, однак дозволить підвищити якість та рівень безпеки перевезень, знизити шкідливий вплив на навколишнє середовище. Крім того,

розвиток вітчизняної автомобільної промисловості забезпечить створення нових робочих місць.

На сьогодні пасажирські перевезення територією України, в основному, здійснюються автобусами малої та дуже малої місткості, кількість яких становить 71 % всього рухомого складу, 24 % - автобуси середньої місткості, 4 % - великої і лише 1 % - дуже великої місткості. При цьому тільки 44 % від загальної місткості автобусів мають термін експлуатації до 8 років та в цілому відповідають вимогам безпеки перевезень пасажирів. [1]

Фахівці ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСДІПРОЕКТ» підрахували, що оптимальна структура ринку – це 12 тис. або 15 % автобусів дуже малого класу, 31,5 тис. або 39 % малого, 12,8 тис. або 16 % середнього, по 12 тис. або 15 % великого або дуже великого класу. Тобто, сьогодні на ринку пасажирських перевезень спостерігається надлишок малих автобусів, водночас, потреба у закупівлі автобусів становить, зокрема, 8,2 тис. великих, 10,8 тис. дуже великих і 4,25 тис. середніх автобусів. [1]

Ведуться розмови, що Міністерство інфраструктури України розробляє порядок часткової компенсації державою відсотків за кредитом, наданим банком перевізнику для закупівлі автобусів. До перевізників, як захочуть взяти участь в оновленні парку під державні гарантії, висуватимуться певні вимоги. Серед тих, на яких наполягає Міністерство інфраструктури України, основними є наявність не менше 10 автобусів, власної виробничої бази та діючих договорів на право обслуговування регулярних автобусних маршрутів. Перевізникам пропонується купувати автобуси великої пасажиромісткості із довжиною кузова не менше 8,8 м з урахуванням можливості безперешкодного доступу до таких транспортних засобів осіб з обмеженими фізичними можливостями.

Згідно з Державною програмою планується застосувати механізм пільгового кредитування – компенсацію державою відсотків за кредитами. Крім того, компенсація буде виплачуватись і за вже придбані нові автобуси вітчизняного виробництва.

Вже підраховано, що використання нових автобусів, трамваїв і тролейбусів дасть змогу зменшити обсяг споживання електроенергії на 30-40 %, пального – на 3 %. [2] Водночас збільшаться надходження до бюджетів всіх рівнів.

Стратегічною метою розвитку України є побудова сильної та сучасної європейської демократичної держави з потужною економікою для забезпечення гідного життя кожного громадянина.

Список використаних джерел

1. Балін В. Державно-приватне партнерство: держава – автоперевізники – автопром / В. Балін // Перевізник UA. 2013. – Вип. 13. – С. 14-15.
2. Швець М.Д., Турченко М.О. Методика визначення тарифу та собівартості перевезень пасажирів автомобільним транспортом за окремими статтями / М.Д. Швець, М.О. Турченко // Вісник Національного університету водного господарства та природокористування: Збірник наукових праць. – Серія: Економіка. – 2010. – Вип. 4. – С. 236-243.