

ЩОРІЧНИЙ ВСЕУКРАЇНСЬКИЙ КОНКУРС

«Кращий державний службовець»

Творча робота учасника третього туру

щорічного Всеукраїнського конкурсу

«Кращий державний службовець»

на тему:

**«РОЗВИТОК ТА ОПТИМІЗАЦІЯ МЕРЕЖІ АВТОСТАНЦІЙ
В МІСТІ КИЄВІ»**

Кульбако В.П.

Департамент транспортної інфраструктури
виконавчого органу Київської міської ради
(Київської міської державної адміністрації)

Начальник управління транспорту та
пасажирських перевезень

_____ 2017 р.

2017 рік

ЗМІСТ

Вступ.....	3
I. Система функціонування автостанцій як невід’ємний елемент транспортної інфраструктури.....	4
1.1. Світовий досвід в управлінні автостанціями.....	4
1.2. Основні принципи розвитку та функціонування мережі автостанцій...	5
II. Стан роботи мережі автостанцій в м. Києві.....	6
2.1. Чинне законодавство України як фундамент для структурних змін у принципах роботи автостанцій.....	6
2.2. Актуальні питання та основні чинники, які впливають на роботу автостанцій у м. Києві.....	7
III. Оптимізація мережі автостанцій в м. Києві.....	8
3.1. Короткострокова перспектива запланованих змін.....	8
3.2. Очікуваний результат та можливі ризики.....	9
Висновки та рекомендації.....	10
Перелік використаної літератури.....	11

ВСТУП

«Закони очікування:

1. Автобус, тільки що від'їхав від зупинки, - саме той, який вам потрібен.

2. Час очікування автобуса є прямопропорційним до несприятливих погодних умов»

Джон Коркоран

Актуальність теми полягає у тому, що сучасний стан пасажирських перевезень на міжміських та приміських автобусних маршрутах потребує термінових змін та впровадження ефективних механізмів для відстеження напрямків та обсягів пасажиропотоків, а також забезпечення дієвого контролю за роботою перевізників на предмет їх надійності та добросовісності.

Ціль роботи полягає у розвантаженні доріг міста Києва, зупинок для міського пасажирського транспорту, попередження виникнення дорожньо-транспортних пригод в місті Києві та незаконного перевезення пасажирів міськими маршрутами столиці за рахунок створення автостанцій на околицях, поряд зі станціями метрополітену, для відправлення та прибуття автобусів з урахуванням пасажиропотоків, де пасажирам буде зручно пересісти на сучасний і комфортний міський громадський транспорт.

Мета роботи полягає у розробці оптимізованої мережі автостанцій на прикладі міста Києва.

Завдання дослідження та роботи в цілому передбачає проведення аналізу рівня якості послуг, комфорту та доступності автостанцій для пасажирів, а також вивчення існуючих вимог чинного законодавства України, як фундаменту для структурних змін у системі управління та розвитку мережі автостанцій.

I. СИСТЕМА ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОСТАНЦІЙ ЯК НЕВІД'ЄМНИЙ ЕЛЕМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

1.1. Світовий досвід в управлінні автостанціями

Останні тенденції світової практики в умовах динамічної урбанізації свідчать про постійну зміну вимог до концепції розташування автостанцій.

Проте основними пріоритетом для розміщення автостанцій залишається принцип наближеності до транспортно-пересадочних вузлів.

Крім того, спостерігається пом'якшення вимог до облаштування автостанцій, в тому числі і до рівня складності інженерних споруд.

Водночас зростають вимоги до рівня комп'ютеризації та автоматизації процесів. Адже ефективність рівня надання автостанційних послуг прямопропорційно залежить від злагодженої взаємодії усіх сторін транспортного процесу.

Сучасний стан високотехнологічних процесів дозволяє суб'єктам господарювання забезпечувати роботу автостанцій у цілодобовому безперервному режимі із мінімалізацією використання людського ресурсу.

Також необхідно зауважити, що тяжіння автомобільних перевізників до відповідної автостанції формує супутню інфраструктуру. Тобто, окрім облаштування у вокзальній будівлі залу очікування і кас для продажу квитків, також часто облаштовуються місця громадського харчування та роздрібної торгівлі, камери зберігання щодо.

1.2. Основні принципи розвитку та функціонування мережі автостанцій

Законом України «Про автомобільний транспорт» визначено, що автостанція є спорудою або комплексом будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та обслуговування пасажирів.

Основні принципи облаштування та функціонування для мережі автостанцій можна визначити наступні пріоритети.

Принцип безпеки надання автостанційних послуг. Основні складові автостанції або автовокзалу — вокзальна будівля, перони для посадки і висадки пасажирів, під'їзд до перону, як правило, ізольований від дороги загального користування.

Принципи логістичного обґрунтування. Автостанції влаштовуються на кінцевих і транзитних пунктах автобусного сполучення, максимально наближених до транспортно-пересадочних вузлів.

Принцип економічної доцільності. Вартість автостанційного збору має бути економічно обґрунтованою та не лягати «тягарем» на перевізника, адже в кінцевому результаті відповідні витрати сплачує пасажир у розрізі проїзного квитка.

Принцип недопущення економічної дискримінації. Умови роботи для автомобільних перевізників, які забезпечують пасажирські перевезення, мають бути однаковими та збалансованими.

II. СТАН РОБОТИ МЕРЕЖІ АВТОСТАНЦІЙ В М. КИЄВІ

2.1. Чинне законодавство України, як фундамент для структурних змін у принципах роботи автостанцій

На сьогодні основні вимоги до організації роботи автостанцій визначені наступними нормативно-правовими актами:

- Конституція України;
- Закон України «Про автомобільний транспорт»;
- Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту»;
- Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.09.2010 № 700 «Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій».

Однак динамічний розвиток ринку пасажирських перевезень на автомобільному транспорті, масштабні міграційні процеси серед населення, вимагають адміністративного регулювання та посилення контролю за роботою перевізників та операторів, які забезпечують надання автостанційних послуг.

2.2. Актуальні питання та основні чинники, які впливають на роботу автостанцій у м. Києві

За результатами останніх досліджень відомо, що орієнтовні обсяги роботи приміських та міжміських перевізників можна охарактеризувати наступними цифрами:

- 7000 щоденних приміських рейсів;
- 3000 щоденних міжміських рейсів;
- зокрема 635 рейсів з напрямку Одеси.

Однак, вказані обсяги перевезень в умовах майже неконтрольованої роботи приміських та міжміських перевізників призводить до наступних негативних наслідків:

- несанкціонований заїзд перевізників до центральної частини міста;
- створення заторових ситуацій на дорогах;
- поява несанкціонованих стоянок рухомого складу;
- втрата доходів міських перевізників;
- зниження рівня безпеки пасажирських перевезень;
- недоотримання можливих надходжень до бюджету за рахунок автостанційних зборів.

Тому питання впорядкування роботи існуючих автостанцій та розвиток мережі додаткових адрес об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури залишається для міської влади одним із першочергових.

Необхідно зауважити, що для забезпечення міжнародного, міжміського та приміського автобусного сполучення в Києві функціонує вісім автостанцій, а саме:

- шість автостанцій підпорядкованих ДП «Київпассервіс» — Центральний автовокзал, а також автостанції: № 2 «Дарниця», № 3 «Дачна», № 4 «Південна», № 5 «Поділ» та № 6 «Полісся»;
- автостанція «Видубичі», яка підпорядкована КП «Київпаstrans»;
- автостанції «Теремки» та «Київ» - комерційної форми власності.

Однак, сьогодні вони не мають можливості забезпечити відправку необхідної кількості автобусів міжміського та приміського сполучення, адже за добу до столиці прибуває приблизно 450 автобусів. Тоді як щоденно автостанції міста можуть забезпечити відправку приблизно 2 тис. 900 автобусів.

III. ОПТИМІЗАЦІЯ МЕРЕЖІ АВТОСТАЦІЙ В М.КИЄВІ

3.1. Короткострокова перспектива запланованих змін

З огляду на існуючу мережу транспортно-пересадочних вузлів на основних в'їздах у м. Київ, а також розвиток ліній Київського метрополітену за останні 10-15 років, наразі актуальним питанням постає реформування існуючої мережі автостанцій у столиці.

Враховуючи рівень попиту з боку пасажирів на послуги окремих автостанцій пропонується переглянути доцільність їх роботи в цілому. Пропозиції щодо реорганізації існуючої мережі автостанцій у м. Києві упродовж 2018-2019 років наведені у табл. 1.

Таблиця 1

Пропозиції щодо реорганізації існуючої мережі автостанцій у м. Києві 2018-2019

№ з/п	Автостанції	Пропозиції до змін	Термін
1	АС «Поділ»	Передача в управління Київської міської державної адміністрації зі зміною цільового використання	2018
2	АС «Полісся»	Передача в управління Київської міської державної адміністрації зі зміною цільового використання	2018-2019
3	АС «Дарниця»	Передача в управління Київської міської державної адміністрації зі зміною цільового використання	2018-2019
4	АС «Дачна»	Продовжує існування до реалізації середньострокової перспективи	2018-2019
5	АС «Південна»	Приватизація зі зміною цільового використання	2018
6	АС «Автовокзал Київ»	Приватизація зі зміною цільового використання	2018

Передача автостанцій АС «Дачна», АС «Полісся», АС «Дарниця», АС «Поділ» в управління Київській міській державній адміністрації сприятиме розвитку транспортної інфраструктури м. Києва, що позитивно позначиться на загальному рівні обслуговування населення, доступності пасажирських автотранспортних послуг для всіх верств населення, в тому числі для осіб з обмеженими фізичними можливостями.

Водночас, особливість середньострокових перспектив в рамках реорганізації мережі автостанцій в м. Києві характеризується відкриттям нових 5 автостанцій на територіях, близько яких вже сьогодні сформовано цільовий пасажиропотік (табл. 2).

Таблиця 2

**Пропозиції щодо реорганізації
існуючої мережі автостанцій у м. Києві до 2020 року**

Автостанція	Запланований захід	Термін реалізації заходів
АС «Київ»	Продовжує існування	-
АС «Видубичі»	Продовжує існування	-
АС «Автовокзал Теремки»	Продовжує існування	-
АС «Червоний хутір»	Введення в експлуатацію	2018-2020 рік
АС «Героїв Дніпра»	Введення в експлуатацію	2018-2020 рік
АС «Лісова»	Введення в експлуатацію	2018-2020 рік
АС «Академмістечко»	Введення в експлуатацію	2018-2020 рік
АС «Полісся»	Продовжує існування як автостанція та перехоплюючий паркінг	2018-2020 рік
АС «Житомирська»	Введення в експлуатацію	2018-2020 рік

3.2. Очікуваний результат та можливі ризики

Таким чином, забезпечивши комплексний підхід до формування системи розвитку та управління автостанціями, в тому числі в м. Києві, можливо буде вирішити наступні питання:

- підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів;
- поліпшення якості роботи приміського та міжміського автомобільного транспорту, а також автостанцій;
- поліпшення екологічної ситуації та збільшення пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі столиці;
- детінізація ринку приміських/міжміських пасажирських перевезень та збільшення надходжень до бюджету;
- збір даних про реальні обсяги та напрямки пасажиропотоків з метою формування раціональної маршрутної мережі;
- створення цілісної регіональної маршрутної мережі в умовах динамічної агломерації.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

За результатами проведеної роботи можна зробити висновок, що ринок надання автостанційних послуг займає провідне місце в структурі дорожньо-транспортної інфраструктури м. Києва. Однак разом з тим, потребує оперативного реагування на зміну попиту на такі пропозиції та має бути надзвичайно гнучким та клієнтоорієнтованим, а також бути готовим до швидких змін з урахуванням розвитку технологій та появою інновацій.

Водночас, чинне законодавство України у сфері роботи автостанцій потребує радикальних змін та підходів з метою забезпечення відповідності ринку сучасним тенденціям. Тому на даний час постає питання необхідності термінового внесення змін у наступні нормативно-правові акти:

- до Кодексу України про адміністративні правопорушення в частині посилення відповідальності перевізника (власника автобусу) за здійснення регулярних перевезень пасажирів без належними чином оформлених дозвільних документів;
- до Постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 в частині, що стосується обов'язкового погодження траси руху приміських та міжміських маршрутів по території міста Києва з виконавчим органом Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації);
- до Постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 в частині, що стосується автоматизованої сплати за проїзд у автобусах по трасі руху маршруту з метою детінізації коштів автомобільних перевізників та обліку пасажирів;
- до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.09.2010 № 700 в частині залучення до проведення атестацій автостанцій місцевих органів виконавчої влади.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Конституція України.
2. Закон України «Про автомобільний транспорт».
3. Закон України «Про дорожній рух».
4. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту».
5. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.09.2010 № 700 «Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій».
6. Крисенко Т. «Взаємовідносини пасажирського перевізника з автостанціями (автовокзалами): облік і оподаткування»/ <https://dtkr.com.ua/show/1cid01123.html>/Інтернет видання «Дебет-Кредит № 44 (3.11.2003)».