

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

*Дмитрієв І.А., д.е.н., професор
Дмитрієва О.І., д.е.н., професор*

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Пасажи́рський транспорт є невід’ємною складовою загальної транспортної системи держави, який забезпечує потреби населення у перевезеннях. В сучасних кризових умовах для нашої держави, коли відсутній повітряний та морський транспорт, нестабільний залізничний, саме підприємства пасажирського транспорту забезпечують безперерйне перевезення по всій території України. Але слід зазначити, що підприємства пасажирського автомобільного транспорту давно опинилися у кризовій ситуації, наслідки якої ми можемо відчувати наразі. Такі несприятливі умови, як зношений парк рухомого складу, застаріла виробничо-технічна база, велика питома вага пільгового контингенту, недостатня державна підтримка, поставили підприємства пасажирського транспорту в критичні умови.

Підприємства пасажирського автомобільного транспорту є складовою загальної системи пасажирського транспорту, виконуючи функції реалізації квитків, інформаційного та побутового обслуговування пасажирів, які здійснюють міжміські, міжнародні та приміські перевезення. В сучасних умовах взаємовідносини між учасниками ринку пасажирських перевезень змінилися, з рівноправних партнерів з організації перевезень вони перетворилися на «виробника» та «споживача» послуг. Учасниками ринку пасажирських перевезень є як пасажирські автобусні станції, експлуатаційні підприємства пасажирського транспорту, так і окремі перевізники пасажирів і самі споживачі - пасажери. Таким чином, саме пасажирські автобусні станції виступають посередником між автотранспортними підприємствами та пасажерами.

Пасажи́рські автобусні станції представляють собою частину загальної системи пасажирських перевезень, складовими елементами якої є пасажирські перевезення з усіх видів транспорту та сполучень. Підприємства різних видів транспорту (залізничного, авіаційного, автомобільного, морського та річкового транспорту) повинні вирішувати важливе державне соціально-економічне завдання найповнішого та якісного задоволення потреб населення у пасажирських перевезеннях, але при цьому вони виступають учасниками ринку і становляться конкурентами.

Враховуючи, що окремі види транспорту виконують різні функції та ролі, їх загальна мета вимагає узгодження їх робіт. Вузькі економічні інтереси рухають на охоплення пасажиропотоків, збільшення частки ринку за рахунок конкурентів. Узгодження інтересів усіх учасників ринку пасажирських перевезень має бути компетенцією державного регулювання ринку транспортних послуг.

Використовуючи системний підхід кожне підприємство може розглядатися як система, що складається з окремих підсистем, як підсистема більшої загальної системи. Тому одні й самі чинники розглядаються як чинники зовнішнього, так і внутрішнього впливу. Пасажирські автобусні станції можуть розглядатися як велика система, що складається з елементів. Вивчення внутрішніх рушійних сил пасажирських автобусних станцій, формування економічних показників, управління ефективними використанням ресурсів, зараз є досить актуальним питанням, враховуючи клієнторієнтований підхід.

До чинників зовнішнього прямого впливу можна віднести: пасажирів, перевізників, постачальників ресурсів, інвесторів, товариства захисту справ споживачів, профспілки, акціонерів, залізничні вокзали, річкові та морські порти, автовокзали, аеропорти, місцеві органи влади та відповідні міністерства та відомства. До чинників внутрішнього впливу безпосередньо внутрішню організаційну структуру підприємств пасажирського автомобільного транспорту, їх ресурси та культуру.

Таким чином основними завданнями пасажирських автобусних станцій, що організуються у містах, населених пунктах та на трасах автомобільних доріг є: прийом та відправлення автобусів; оперативне управління автобусним рухом на лініях приміськими, міжміськими та міжнародними сполученнями; керівництво роботою легкових таксомоторів у міжміському сполученні; забезпечення інструктажем водіїв автобусів та таксомоторів з безпеки руху на маршрутах; культурно-побутове обслуговування пасажирів, у тому числі: організація інформаційної служби; організація продажу квитків; організація багажу та ручної поклажі пасажирів; утримання автостанцій та прибирання території.

Література:

1. Шевченко І.Ю. Місце автомобільного транспорту в транспортному комплексі України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: збірник матеріалів ІХ Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 85-річчю ХНАДУ*, 27 листопада 2015 р. Х.: ФОП Крамаренко Ю.М., 2015. С. 105–106.
2. Дмитрієв І.А., Шевченко І.Ю. Методичні аспекти формування виробничих об'єднань підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. Х.: ХНАДУ. 2015. № 1(8). Т. 1. С. 94–100.
3. Овчар П.А. Організаційно-управлінські особливості розвитку автомобільного транспорту України. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки*. 2017. Вип. 27. Ч. 1. С. 76 – 80.
4. Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. *Облік і фінанси АПК: освітній портал*. URL: <https://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html> (дата звернення: 02.10.2022).