

ЩО У НАС З ФРАНЧАЙЗИНГОМ АВТОБУСІВ?

Серія навчально-практичних публікацій щодо успішних практик. Випуск №17 від 15 квітня 2024 року.

ВСТУПНЕ СЛОВО

Засади організації пасажирських перевезень у Великій Британії майже ідентичні до українських, за винятком схем фінансування та обсягу коштів. Під час правління уряду консерваторів на чолі з Маргарет Тетчер у другій половині 1980-х у Британії відбувалися фундаментальні реформи, спрямовані на приватизацію державних підприємств послуг та зменшення регулювання для бізнесу. Ці зміни торкнулися й сектору автобусних перевезень. Відтоді державні підприємства були приватизовані, а нові, приватні, власники, які почали надавати послуги пасажирських перевезень, отримали широку свободу дій у плануванні маршрутів та встановленні тарифів. Саме за прикладом Сполученого Королівства в Україні з'явилися конкурси на визначення автобусних перевізників у середині 1990-х років, яких раніше не існувало.

Проте за понад 20 років існування такої схеми, британці не отримали значних переваг, про що свідчать дані досліджень. З кінця 2010-х років там розпочалися обговорення щодо реформування сектору і переходу до принципів організації пасажирських перевезень, які застосовуються в Лондоні та континентальній Європі. Нові норми Закону про автобусні послуги від 2017 року уможливили схеми франчайзингу автобусних перевезень, і саме в 2024 році починаються перші тендери та їх впровадження. У цій статті пропонуємо вам короткий огляд стану справ та заплановані зміни в різних країнах Британських островів.

Команда ГО "Vision Zero"

Березень 2024 року є важливим місяцем для автобусів по всій Великій Британії, коли в кількох об'єднаних муніципальних органах влади, а також в Уельсі та Шотландії відбудуться знакові події, пов'язані з автобусними франшизами, а це означає, що люди можуть розраховувати на дешевші, екологічніші, швидші та надійніші послуги у своїх регіонах.

ЧОМУ ФРАНШИЗА?

ДОВІДКА ВІД ГО "VISION ZERO"

Франшиза або франчайзинг — це система укладання договорів із приватними перевізниками у Великій Британії. Автобусна франшиза передбачає, що місцевий транспортний орган влади делегує приватним ліцензованим компаніям послуги з перевезення пасажирів на чітко визначених маршрутах та на певних умовах (частота руху, кількість рухомого складу на лінії, його технічні характеристики тощо). Цей підхід широко використовується в Європі та Лондоні, оскільки він передбачає низку значних переваг, які неможливі за умов партнерства, як-от: інтегрований продаж квитків, планування мережі, перехресне субсидювання автобусних послуг та інших видів транспорту, а також уніфікований маркетинг.

Коротко кажучи, франчайзинг об'єднує сильні сторони приватних перевізників у ефективному наданні послуг, але в рамках скоординованої та спланованої мережі громадського транспорту. Хоча франчайзинг може не підходити для всіх регіонів, він є механізмом, який дозволяє розумно координувати автобусні послуги в умовах конкурентного ринку, що спонукає перевізників надавати кращі послуги за кошти бюджету.

Франчайзинг автобусних перевезень надає органам управління громадським транспортом

повноваження приймати рішення щодо автобусних маршрутів, розкладів руху та тарифів на проїзд. Це забезпечує більший громадський контроль над тим, як використовуються кошти на підтримку місцевої мережі громадського транспорту і дозволяє координувати роботу автобусів з іншими видами транспорту, як-от трамваями та залізницею. Більший контроль також означає

можливість узгодження транспортних планів із більш широким економічним і просторовим плануванням, забезпечуючи, наприклад, зв'язок нових житлових кварталів, що забудовуються, з мережею громадського транспорту.

Зважаючи на низку знакових рішень, які цього місяця очікують на автобусні мережі Великої Британії, ми вибрали деякі з найбільш потенційно значущих змін, про які варто знати.

ДОВІДКА ВІД ГО "VISION ZERO"

Як зараз організовані автобусні перевезення у Великій Британії

Автобусні перевезення за межами Лондона були дерегульовані у 1986 році згідно з ухваленим законодавством, в рамках політики приватизації та дерегуляції уряду Маргарет Тетчер. Відтоді існують дві системи автобусних перевезень: одна для Лондона, інша — для решти Британії.

У Лондоні функціонує спеціальний орган — "Transport for London" (TfL), що підзвітний меру та відповідає за управління більшістю транспортної мережі в місті та його передмістях. TfL визначає маршрути, розклади та тарифи. Самі послуги надаються за контрактом приватними компаніями за результатами тендерів.

На решті території країни діє вільний ринок, який передбачає, що будь-хто (за умов дотримання мінімальних стандартів безпеки та експлуатації) може надавати автобусні послуги. Автобусні перевізники вільні у виборі послуг, тарифів на проїзд та транспортних засобів, які вони будуть використовувати. Це призводить до створення нескоординованої мережі з заплутаним набором варіантів продажу квитків.

Хоча теоретично це конкурентний ринок, насправді більшість автобусних послуг зараз надають п'ять великих компаній, які рідко конкурують між собою ("Arriva", "First", "Go-Ahead", "National Express" і "Stagecoach"). Оператори зосереджуються на найбільш прибуткових маршрутах, а місцеві транспортні органи змушені платити операторам за виконання рейсів на деяких маршрутах, які є соціально необхідними.

За такої дворівневої системи автобуси в Лондоні процвітають. З 1986/87 року кількість пасажирів у Лондоні подвоїлася (на 99%), пробіг збільшився на 75%, а підвищення тарифів на проїзд було нижчим, ніж в інших містах. Але за межами Лондона популярність автобусів знижується.

Це відбувається попри значну партнерську співпрацю між транспортними органами та автобусними перевізниками, особливо у великих містах-регіонах, підкріплену значною державною підтримкою як у вигляді доходів (відшкодування пільг, грантів для автобусних перевізників та підтримки соціально необхідних послуг), так і у вигляді капітальних інвестицій як-от створення автобусних смуг, пересадкових вузлів, іншої інфраструктури та, в деяких випадках, купівля рухомого складу.

ГЛАЗГО

Правління Транспортного партнерства Стратклайда (Strathclyde Partnership for Transport, SPT — орган, що планує та координує роботу транспорту в південно-західній Шотландії, зокрема у Глазго та його околицях — ред.) має розглянути питання франчайзингу автобусних перевезень у регіоні Глазго на засіданні 15 березня. Рада буде поінформована про розробку Регіональної автобусної стратегії Стратклайду ("Strathclyde Regional Bus Strategy"), і їй буде запропоновано схвалити рекомендації, в яких зазначено, що франчайзинг матиме найбільш сприятливі наслідки для надання покращених послуг, більш доступних тарифів та якості.

Для запровадження франчайзингу необхідно від п'яти до семи років. SPT зможе ініціювати процес франчайзингу самостійно, але потребуватиме фінансової підтримки з боку уряду, щоб довести процес до подальших етапів.

Чи варто це робити? Наше [дослідження](#) ефективності та потенціалу громадського транспорту в Міському регіоні Глазго (Glasgow City Region) показало, що економічний потенціал міста стримується частково через те, що близько 300 000 працівників у Глазго та його околицях недостатньо обслуговуються наявними маршрутами громадського транспорту, що сполучають їх із центром міста.

Використання франчайзингу для збільшення частоти та розширення мережі автобусних маршрутів дозволило б з'єднати сотні тисяч мешканців регіону з центром Глазго за 30 хвилин.

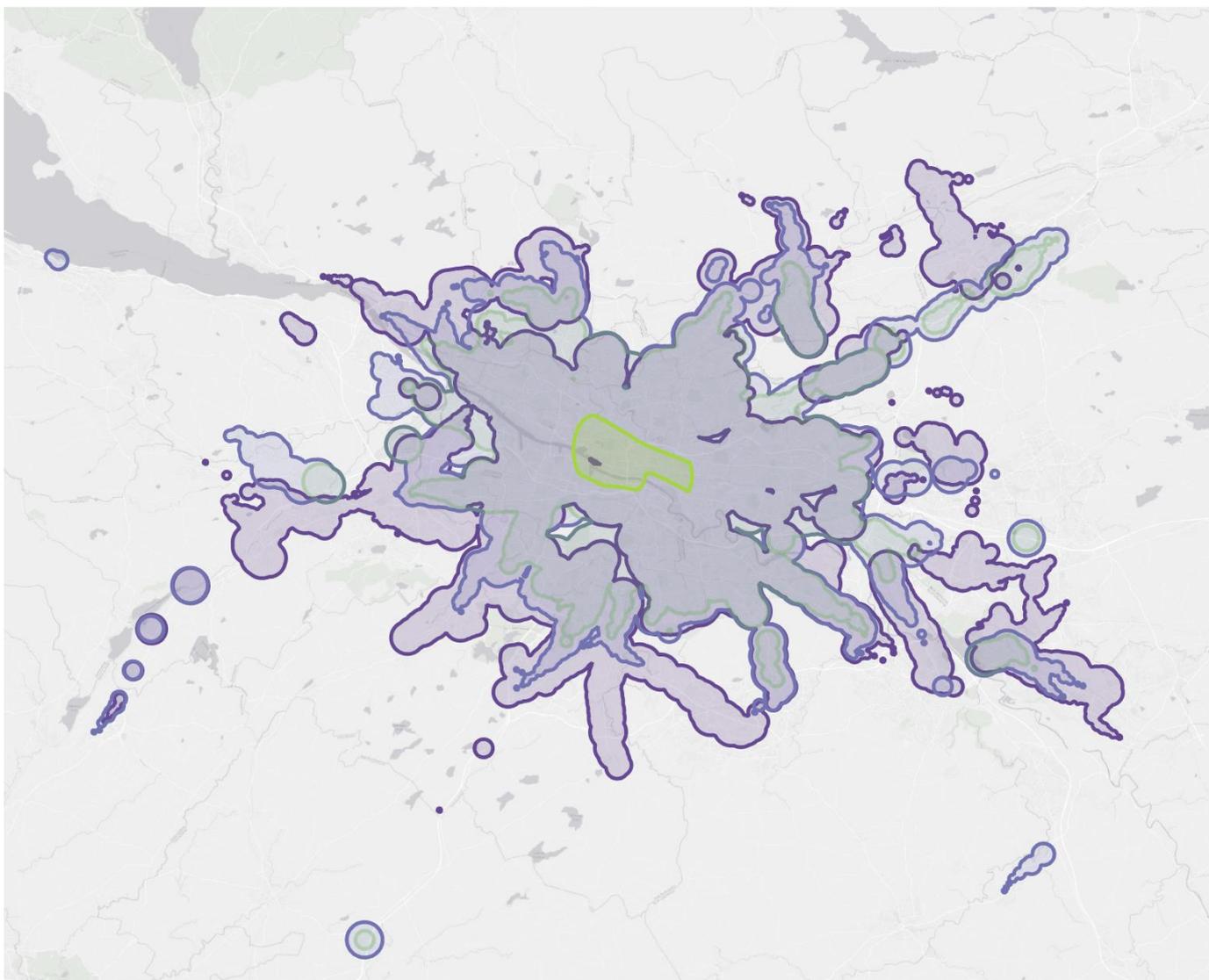


Рисунок 1: Покращення, яких можна досягти завдяки збільшенню автобусних рейсів та кращій інтеграції:

- Територія, з якої можна було б дістатися до центру Глазго за 30 хвилин, якби залізничне та автобусне сполучення було інтегроване
- Територія, з якої можна було б дістатися до центру Глазго за 30 хвилин завдяки покращенню частоти автобусних рейсів
- Поточна територія, з якої можна дістатися до центру Глазго за 30 хвилин, і яка наразі має чотири рейси на годину
- Міське ядро Глазго

Джерела: дані регіональних і національних розкладів, Служба відкритих даних Великої Британії щодо автобусів ("UK Bus Open Data Service"), розклади поїздів, канали відкритих даних, "Network Rail" (оператор залізничної інфраструктури Великої Британії), карта ESRI, розрахунки "Centre for Cities"

Франчайзинг автобусних перевезень у регіоні також відкриває довгострокові можливості для інтеграції міських послуг громадського транспорту, що надаються "ScotRail" (залізничний перевізник, що здійснює пасажирські перевезення в Шотландії та який від квітня 2022-го належить Шотландському Уряду — ред.) і метрополітеном Глазго, в єдину транспортну систему з власною системою продажу квитків і перехресним субсидюванням послуг у районах з поганим сполученням.

Це дозволить створити систему, яка буде набагато простішою у використанні, з кращою координацією руху автобусів, метро і поїздів, а також із більш чіткими та послідовними тарифами та єдиними квитками для всієї мережі, які буде легше впроваджувати. Краща інтеграція наявної мережі також доповнить плани щодо майбутнього Метрополітену Клайда ("*Clyde Metro*" — проект мультимодальної системи громадського рейкового транспорту для Глазго та його околиць, яка передбачає розвиток та інтеграцію залізничних сполучень і ліній метро — ред.).

УЕЛЬС

Наше дослідження показало, що пасажиропотік на автобусних маршрутах в Уельсі знижується щонайменше з 2004 року, впавши на 30,6% між 2004/05 та 2019/20 роками, що є більшим падінням, ніж у Шотландії та всіх англійських метрополіях. Як наслідок, Уельс посідає друге місце з кінця у Великій Британії за рівнем користування автобусами на душу населення.

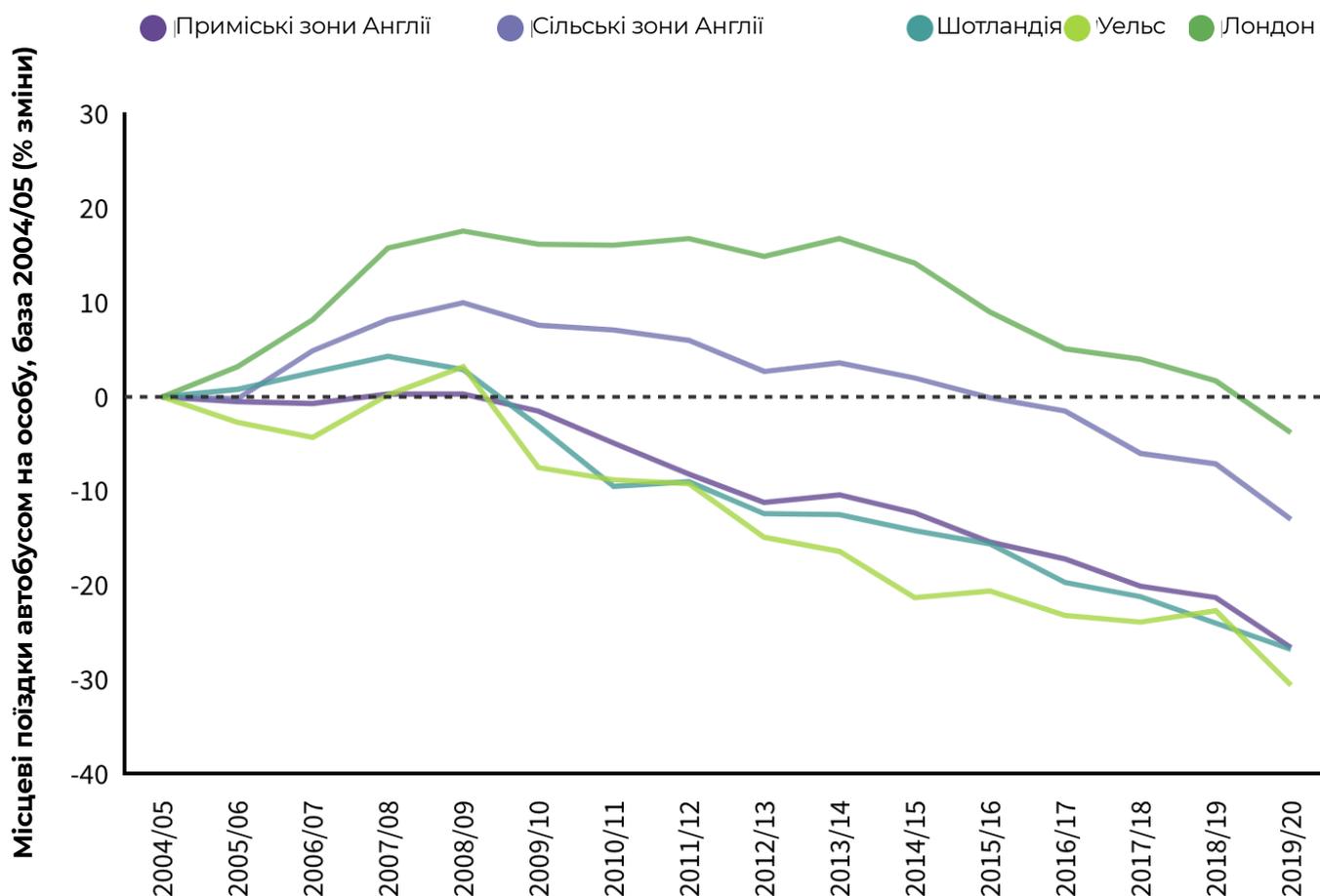


Рисунок 2: Пасажиропотік автобусних ліній Уельсу продовжує низхідну тенденцію в Шотландії та англійських метрополіях:

- Пасажирські перевезення на душу населення, місцеві автобусні лінії

Джерело: Міністерство транспорту Великої Британії (DfT). Примітка: Відмінності між Уельсом та іншими регіонами у 2019/2020 роках (кінець березня 2020 року) можуть незначною мірою пояснюватися різними обмеженнями, пов'язаними з коронавірусом.

Щоб розв'язати цю довгострокову проблему, Уельський Уряд ("Welsh Government") визначив свої наступні кроки для проведення автобусної реформи в Уельсі, [опублікувавши](#) "Дорожню карту автобусної реформи" ("Our Roadmap to Bus Reform"). Для нової автобусної системи Уельсу визначено три цілі:

- Єдина мережа — автобусна мережа, яка пов'язана з рештою громадського транспорту в Уельсі і є зручною для орієнтування.
- Єдиний розклад — узгоджені розклади руху, які є простими у використанні й дозволяють пересідати з одного виду громадського транспорту на інший в Уельсі.
- Єдиний квиток — спрощена система продажу квитків, яка дозволяє подорожувати усіма видами громадського транспорту в Уельсі за доступними та однаковими тарифами.

Цього року нове законодавство щодо запровадження автобусного франчайзингу буде винесено на розгляд Сенедду (Парламенту Уельсу), з надією на те, що законопроект стане законом у 2025 році, за умови його схвалення Сенеддом, та почнуться кампанії з підвищення обізнаності про зміни. Якщо законопроект буде прийнятий, розгортання мережі франшиз відбудеться між 2026 і 2028 роками, а перші зони для франшиз будуть сформовані, адаптовані до нових умов і працюватимуть під управлінням "Транспорту Уельсу" (Transport for Wales, TfW — некомерційної компанії, що належить Уельському Уряду і яка фактично виконує функції транспортного органу — ред.).

ОБ'ЄДНАНА АДМІНІСТРАЦІЯ МЕРІВ ПІВДЕННОГО ЙОРКШИРУ (SOUTH YORKSHIRE MAYORAL COMBINED AUTHORITY)

(Об'єднана адміністрація (ОА) — це юридичний орган, створений відповідно до британського законодавства, який дозволяє групі з двох або більше рад співпрацювати та приймати колективні рішення, попри територіальні межі рад — ред.).

Після обрання у травні 2022 року мер Олівер Коппард (Oliver Coppard) визначив оновлення системи автобусних перевезень у Південному Йоркширі стратегічним пріоритетом для міської влади. У 2022 році мер і керівники правління Об'єднаної адміністрації мерів ("Mayoral Combined Authority Board") затвердили рекомендацію видати повідомлення про намір підготувати оцінку запропонованої схеми франчайзингу автобусних перевезень відповідно до Закону про автобусні послуги 2017 року.

У наступному Звіті про оцінку франчайзингу (Franchising Assessment Report) ОА Південного Йоркширу було виявлено, що за останнє десятиліття пробіг автобусів у регіоні скоротився на 42%, і зроблено висновок, що автобусні перевезення в регіоні мають бути повернуті під публічний контроль, причому найкращим варіантом є передача депо та автопарку у власність Об'єднаної адміністрації мерів Південного Йоркширу.

Звіт був представлений на засіданні правління ОА 12 березня, на якому був схвалений розвиток запропонованої схеми франчайзингу. Наступним кроком для ОА є отримання звіту від незалежного аудитора, після чого правління Об'єднаної адміністрації мерів прийме рішення щодо продовження процесу, який включатиме 12-тижневі консультації з громадськістю, перш ніж буде прийнято остаточне рішення про впровадження схеми.

ОБ'ЄДНАНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАХІДНОГО ЙОРКШИРУ (WEST YORKSHIRE COMBINED AUTHORITY)

У Звіті про оцінку, проведеного Об'єднаною Адміністрацією Західного Йоркширу та перевіреного незалежним аудитором, розглядалися варіанти реформування автобусних перевезень, і було зроблено висновок, що франчайзинг автобусних перевезень принесе регіону очевидні стратегічні переваги.

Після цього звіту відбулися публічні консультації з громадськістю щодо франчайзингу, які завершилися в січні 2024 року. Зараз ОА очікує на рішення мера Трейсі Брабін (Tracy Brabin) щодо переходу до франчайзингу, яке має бути прийняте 14 березня.

У разі схвалення франчайзингу Західний Йоркшир розділять на 10 зон навколо наявних великих депо. Перший етап франчайзингу включатиме Кіркліс, частину Лідса та Хеві Вулен. Ще два етапи франчайзингу завершать процес, а запуск, як очікується, завершиться на початку 2028 року.

BEE NETWORK ВЕЛИКОГО МАНЧЕСТЕРА

Великий Манчестер став першим регіоном, який скористався повноваженнями Закону про автобусні послуги 2017 року і взяв під контроль свої автобусні перевезення. Перші автобуси почали працювати в мережі Bee Network (інтегрована транспортна мережа Великого Манчестера, що складається з автобусних, трамвайних, велосипедних і пішохідних маршрутів — ред.) у вересні 2023 року. На першому етапі до мережі приєдналися Болтон, Віган, частини Бері та Солфорд.

Другий етап франчайзингу розпочнеться 24 березня, в результаті чого до мережі приєднуються Олдхем, Рочдейл, частини Бері, Солфорд і Північний Манчестер. Решта частин Великого Манчестера буде включена з січня 2025 року, а до 2030 року планується включити місцеві залізничні перевезення.

Березень є напруженим періодом для прийняття рішень щодо майбутнього автобусних мереж у багатьох різних місцях.

Ми багато писали в блозі про переваги автобусних франшиз, зокрема про те, як вони можуть допомогти міським територіям повністю розкрити свій потенціал у таких містах, як [Глазго](#), [Кардіфф](#) і [Великий Манчестер](#).



Матеріал є перекладом з англійської мови статті "Where are we with bus franchising?", отриманої на сайті "Centre for Cities" 15 березня 2024 року за адресою: <https://www.centreforcities.org/blog/where-are-we-with-bus-franchising/>. Джерело зображень: <https://www.centreforcities.org/blog/where-are-we-with-bus-franchising/>. Переклад здійснено командою ГО "Vision Zero" у 2024 році. В разі змін чи неточностей, автори не несуть відповідальності та просять звертатися до офіційних джерел інформації