

РЕГІОНАЛЬНЕ УПРАВЛІННЯ ТА МІСЦЕВЕ САМОВРЯДУВАННЯ

УДК 35.0

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ Й ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Гребельніков В.А.

кандидат юридичних наук, старший викладач
Донецький юридичний інститут МВС України

I. Вступ

Відправним положенням стратегії розвитку і державного регулювання міського пасажирського транспорту (далі – МПТ) є те, що його нормальне функціонування можливе лише при злагодженій роботі всіх підприємств-перевізників. Тому місту потрібна комплексна програма розвитку МПТ, а також єдине управління транспортом з подоланням відомчих відмінностей між його різними видами.

Водночас розширення наявних і будівництво нових доріг у місті дуже ускладнене (а в центрі міста – неприпустиме). Більше того, розвиток дорожньої інфраструктури лише стимулює новий виток автомобілізації: жителі міста, бажаючи скористатися новими дорогами, пересідають з громадського транспорту на власний, і новозбудовані дороги вичерпують свою пропускну здатність вже за 3–5 років. Подібна ситуація охопила всі найбільші міста світу і вказує на те, що в містах особистий автотранспорт принципово не може виконувати свою основну функцію – доставку громадян від місць проживання до місць докладання праці. При цьому він є основним джерелом забруднення довкілля (96% викидів в атмосферу, значне забруднення водних ресурсів і земель).

Слід зазначити, що теоретичні та методологічні засади державного регулювання транспорту розглядали такі відомі зарубіжні дослідники, як М.М. Громов, О.О. Локтев, А.О. Муртазова, В.Л. Персіанова, Л.Ю. Родіонов [1–5] та ін.

Розробленням наукової проблематики, пов'язаної з державним регулюванням транспорту, займаються О.А. Антоненко, В.М. Бесчастний, В.В. Костецький, В.Й. Развадовський, А.О. Собакарь, М.Л. Шелухін [6–10] та ін. Проте на сьогодні в науковій літературі недостатньо опрацьованими залишаються шляхи регулювання міського пасажирського транспорту, що зна-

чно ускладнює вирішення проблем всієї транспортної системи регіону.

II. Постановка завдання

Метою статті є розробка стратегії перспективного розвитку міського пасажирського транспорту та наукове обґрунтування моделі його державного регулювання.

III. Результати

Базові критерії, за якими пасажир віддасть перевагу громадському або індивідуальному транспорту (швидкість, надійність, регулярність, комфорт, вартість), висувають ряд вимог до стратегічного розвитку МПТ Донецька:

1. Висока швидкість. Навіть без заторів наземний МПТ украй повільний: графіки його руху складаються з великим запасом; наявні невинновдані часті зупинки.

Потрібна зміна системи оплати праці працівників підприємств наземного ДПП з метою забезпечення їх матеріальної зацікавленості. Зниженню швидкості сприяють застарілі “Правила дорожнього руху”: наприклад, у разі зіткнення засобу громадського транспорту на виділеній смугі МПТ з приватним автомобілем винуватцем може бути визнаний водій МПТ, не дивлячись на те, що приватний автомобіль взагалі не має права з'являтися на смугі МПТ.

Висока швидкість МПТ передбачає не лише швидкість пересування пасажирів, але й менші інтервали руху, велику провізну здатність за тієї самої кількості водіїв і рухомого складу, максимальну віддачу рухомого складу і кадрів, економічність.

2. Доступність, мінімум пересадок. Зручність пересадок, зменшення необхідності в них і високу доступність транспорту можна забезпечити на основі використання наземного пасажирського транспорту. Найбільш зручним у цьому плані, безумовно, є таксі: його подача здійснюється в будь-який слухний для клієнта час; при цьому клієнт несе

мінімальні втрати часу і, природно, у нього відпадає необхідність у пересадках.

3. Комфорт. Залежить від технічного стану транспортного засобу і освоюваного пасажиропотоку. Високий рівень комфорту забезпечується вибором відповідного містобудівної ситуації, що склалася, виду транспорту. Вищий рівень комфорту може надати пасажирові міське таксі, особливо враховуючи, що багато таксопарків поступово оновлюють свої транспортні засоби, купуючи нові комфортабельні автомобілі іноземного виробництва.

4. Наявність інформації про рух, надійність. Для реалізації цієї умови необхідно, щоб схеми маршрутів і розкладу руху були на всіх пунктах зупинки і забезпечувалися щогодини відправлення, які повторюються, з інтервалами в 10, 12, 15, 20, 30 хв. Також потрібна узгодженість графіків маршрутів на загальних ділянках руху автобусів, тролейбусів і трамваїв: прибуття транспортних засобів до зупинки повинно відбуватися рівномірно, незалежно від чергування маршрутів.

Актуальна інформація про прибуття такого транспортного засобу кожного маршруту повинна регулярно надходити від системи навігації, забезпечуючи в разі потреби оперативне перемикання диспетчером транспортних засобів (розворот, заміна), наприклад, при виникненні заторів на лінії.

Для ліквідації залежності від особистого автомобіля вимагається організація цілодобової роботи міського транспорту (введення в дію нічних маршрутів наземного транспорту, врахування досвіду інших країн).

5. Охорона правопорядку. Щоб пасажир почував себе в безпеці на всьому маршруті, потрібне поширення роботи транспортної міліції і на весь наземний міський пасажирський транспорт.

6. Безпека руху. Серед інших видів наземного міського пасажирського транспорту найвища безпека руху спостерігається на рейковому транспорті (трамвай), а найнижча (декілька аварій з потерпілими в місяць) – на маршрутному таксі. Безпеці загрожує незручне розташування підземних пішохідних переходів: економія на одному сходовому марші становить велику небезпеку для пішоходів і пасажирів, уповільнює швидкість руху транспортних засобів і фактично позбавляє сенсу спорудження підземного переходу.

7. Економічність. При розрахунках економічності наземного міського пасажирського автотранспорту (автобус, тролейбус) варто враховувати знос доріг, що ремонтуються із загального фонду. При цьому потрібно враховувати також, що тролейбус на 20% економічніший за автобус.

Як було визначено в ході дослідження, особистий автотранспорт навіть теоретично не спроможний забезпечити більше як 20% перевезень пасажирів у місті. Варто на найвищому рівні визнати абсолютний пріоритет громадського транспорту в міських пасажирських перевезеннях як на етапі будівництва нових доріг, так і на етапі експлуатації наявних доріг і самого автотранспорту. Будь-який проект реконструкції вулиць (будівництва розв'язок) повинен у першу чергу враховувати поліпшення умов для пасажирів громадського транспорту (відособлені смуги, виділені трамвайні лінії, зручні пересадки) і лише потім – поліпшення умов руху особистих автомобілів.

Недопустима сьогоднішня практика, при якій нові автомагістралі проектуються без можливості навіть беззупинного руху маршрутних автобусів (не говорячи вже про рух хоча б з мінімальними зупинками), а при введенні нових ділянок магістралей у багатьох випадках не організуються нові тролейбусні й автобусні зупинки.

Проектування нових торговельних центрів необхідно здійснювати з урахуванням пріоритету пасажирів громадського МПТ: зупинки транспортних засобів мають розташовуватися максимально близько до входів у торговельні центри, бути більше, ніж будь-яке паркувальне місце особистого автотранспорту, при високій регулярності і частоті маршрутів МПТ, що проходять поблизу. Плата за парковку повинна передбачатися в обов'язковому порядку: фактично витрати на поїздку на особистому автомобілі повинні істотно (у 3–10 разів) перевищувати витрати пасажирів громадського МПТ.

Виходячи зі сказаного, стратегія розвитку МПТ має, на нашу думку, спиратися на ряд обов'язкових вимог до високоякісного громадського транспорту.

По-перше, з точки зору пасажирів, МПТ повинен сприйматися як надійна і швидкісна, діюча в межах промислового регіону цілодобово, за єдиними (не залежно від компанії-оператора) тарифами і правилами транспортна система, легка і зручна у використанні. Справжній успіх у справі подолання вуличних “заторів” буде досягнутий, коли громадяни переконуються в тому, що користуватися громадським транспортом дешевше, безпечніше і комфортніше, ніж власним.

По-друге, ефективним способом оптимізації пасажиропотоку в мегаполісі є подальший розвиток мережі наземного МПТ.

По-третє, автобусне сполучення необхідно розвивати лише на маршрутах з низьким або нестійким пасажиропотоком, а також на експресних беззупинних маршрутах і для руху тими автомагістралями, де не передбачається рух тролейбуса. В

обов'язковому порядку необхідно передбачити рух автобуса, по можливості – тролейбуса на всіх новоорганізованих ділянках міських автомагістралей.

По-четверте, користування традиційним таксі не знижує навантаження дорожнього полотна (площа, займана пасажиром на дорозі, така сама, як на власному транспорті), але дає змогу скоротити кількість автомобільних стоянок. Цей транспорт покликаний замінити собою приватний автомобіль у міських поїздках підвищеної комфортності.

Аналіз досвіду зарубіжних міст, що зіткнулися з автомобілізацією ще в 30-ті рр. ХХ ст., дослідження фактичного стану транспорту України свідчать: для розв'язання транспортних проблем у місті потрібна єдина програма розвитку і взаємодії всіх видів МПТ, що спирається на обов'язковий пріоритет його перед автомобільним транспортом особистого користування. Цей пріоритет має бути забезпечений як при розвитку і будівництві, так і при експлуатації [2].

Незважаючи на ряд заходів, що вживаються, нині в м. Донецьк склалася винятково складна обстановка з транспортним обслуговуванням населення. При цьому вона характеризується не лише традиційними бідами для багатьох галузей в умовах ринкових реформ (пов'язаними з фінансуванням, кадровим дефіцитом тощо), а й тим, що історично місто розвивалося і будувалося з радіально-кільцевою структурою вулично-дорожньої мережі, за якої всі транспортні потоки спочатку орієнтувалися на центр міста. При цьому в ситуації, що склалася, транспорт цю доцентрову спрямованість вимушений був постійно підтримувати. Зокрема позавуличні види транспорту, такі як метрополітен і залізниця, – це радіуси, які також входять у центр. Для того, щоб зробити пересадку, нерідко доводиться їхати в центр міста.

Таким чином, для подальшого розвитку системи МПТ необхідно:

- забезпечення комфортних умов життєдіяльності населення м. Донецьк шляхом розвитку стійко функціонуючої, економічно ефективної, привабливої і доступної для всіх верств населення системи МПТ у поєднанні з розвитком в межах міста залізничного виду пасажирського транспорту;
- скорочення середніх витрат часу на поїздку з житлових районів міста до місць докладання праці і зниження рівня наповнення салонів рухомого складу;
- підвищення рівня комфортності транспортної системи та її доступності, особливо для маломобільних верств населення міста;
- поліпшення екологічних параметрів транспортної системи міста;

- підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу м. Донецьк за рахунок ефективного регулювання його виробничо-господарської діяльності в усіх ланках.

Реалізація цих заходів дасть змогу підвищити якість транспортного обслуговування населення міста і, отже, популяризувати наземний громадський транспорт, відповідно знизивши навантаження на міські магістралі з боку легкового автотранспорту.

Стратегію перспективного розвитку пасажирського транспорту, викладену вище, необхідно доповнити науково обґрунтованою моделлю його державного регулювання. Така модель розроблена автором на прикладі автомобільного транспорту з урахуванням його місця і ролі в громадському відтворенні в масштабах промислового регіону.

Формування цієї моделі ґрунтується на таких відправних положеннях:

1. Пасажирський автомобільний транспорт промислового регіону є органічною складовою його транспортного пасажирського комплексу, який, у свою чергу, являє собою частину загальнотранспортного комплексу, що передбачає наявність вантажного транспорту. При цьому як пасажирський, так і вантажний транспорт користуються єдиною загальноміською мережею доріг і загальною інфраструктурою, хоча окремі дороги призначені тільки для вантажного або пасажирського транспорту, а також діють інфраструктурні об'єкти, що спеціалізуються на обслуговуванні тільки пасажирського або вантажного транспорту.

У рамках пасажирського транспорту промислового регіону виокремлюється декілька його видів: підземний (метрополітен), наземний – автомобільний, трамвайний, тролейбусний, монорейковий, залізничний (у межах міста), а також водний, річковий транспорт. У ряді країн певне місце в системі пасажирського транспорту міст відведене велосипедному транспорту. Крім того, в окремих випадках використовується повітряний (вертолітний) транспорт. За різноманітності всіх видів транспорту саме автомобільний транспорт має вирішальне значення, йому належить провідна роль у переміщенні пасажирів у межах промислового регіону, тобто всього Донецького регіону. Це зумовлено такими причинами:

- тільки автомобільному транспорту (на відміну від усіх інших його видів) доступні всі без винятку пункти, території промислового регіону, тоді як інші види транспорту пов'язані з переміщенням за чітко визначеними маршрутами;
- при переміщенні пасажирів з одного пункту промислового регіону в інший, якщо воно здійснюється з використанням ін-

- шого виду транспорту, ніж автомобільний, у більшості випадків як доповнення пасажирів вимушені діставатися до потрібної їм адреси автомобілем або автобусом;
- на автомобільний транспорт припадає велика частина пасажиропотоку;
 - автомобільному транспорту (як громадському, так й індивідуальному) належить особлива соціальна роль у системі громадських відносин промислового регіону;
 - автомобільний транспорт є головним провідним споживачем дорожньої мережі промислового регіону, утворюючи разом з нею єдину систему пасажироруху міста;
 - автомобільний транспорт виступає головним об'єктом екологічних заходів у масштабі промислового регіону, оскільки саме вихлопні гази автомобілів і автобусів найбільшою мірою забруднюють місто, де проживає людина;
 - як головний об'єкт заходів щодо забезпечення безпеки пасажироруху також виступає автомобільний транспорт;
 - боротьба з різного роду злочинами на транспорті концентрується головним чином на автомобільному транспорті, оскільки саме на ньому здійснюється найбільша кількість правопорушень як великих, так і дрібних;
 - нормативно-правове й організаційно-управлінське регулювання потоків автомобільного транспорту є одночасно і найскладнішим, і найбільш масштабним у рамках сукупної проблеми регулювання транспортних потоків промислового регіону.

IV. Висновки

Таким чином, якість життя населення промислового регіону багато в чому залежить від комфорту, швидкості, безпеки, а також надійності автомобільного транспорту, причому ця залежність поширюється не лише на якийсь час безпосередньо користування автотранспортом (з урахуванням очікування автобуса, таксі тощо), а і протягом дня, враховуючи робочий і вільний час, оскільки синдром "транспортної втоми" здатний істотно погіршити самопочуття людини, знизити її працездатність, ослабити здоров'я, зрештою скоротити життя. Тому автомобільний транспорт об'єктивно стає однією з найважливіших сфер діяльності, спрямованої на підвищення якості життя як окремої людини, так і народонаселення промислового регіону в цілому.

Виходячи з наведених вище галузевих особливостей пасажирського автомобільного транспорту, що виділяють його з усіх інших видів транспорту (причому особливостей, як ми встановили, що відіграють принципово

важливу роль у життєдіяльності як промислового регіону в цілому, так і його окремих громадян), можна вважати правомірним виокремлення пасажирського автомобільного транспорту і розгляд його особливого значення і місця в системі громадського відтворення промислового регіону. Сказане, зрозуміло, не означає заперечення важливого значення взаємозв'язків пасажирського автомобільного транспорту з іншими видами транспорту промислового регіону, які спільно з ними об'єднуються в єдину транспортну систему промислового регіону.

Література

1. Громов Н.Н. Управление на транспорте / Н.Н. Громов, В.А. Персианов. – М. : Транспорт, 1990. – 428 с.
2. Зарубежный и отечественный опыт управления городским пассажирским транспортом в рыночных условиях : учеб. пособ. / [под ред. В.Л. Персианова]. – М. : ГУУ, 2006. – 342 с.
3. Локтев А.А. Государственное управление развитием транспорта / А.А. Локтев. – М., 2003. – 231 с.
4. Муртазова А.А. Государственное регулирование инвестиционных процессов на региональном рынке транспортных услуг / А.А. Муртазова. – Ставрополь : СевКав ГТУ, 2008. – 134 с.
5. Родионов Л.Ю. Методические рекомендации по организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований / Л.Ю. Родионов. – М. : Институт экономики города, 2005. – 92 с.
6. Антоненко О.А. Деякі проблемні питання в перевезенні міським пасажирським транспортом та шляхи їх вирішення / О.А. Антоненко // Правове забезпечення адміністративної реформи. – 2008. – № 1. – С. 117–118.
7. Костецький В.В. Особливості організації фінансового забезпечення функціонування і розвитку підприємств електротранспорту / О.В. Костецький // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. – № 2. – С. 39–42.
8. Развадовський В.Й. Зміст державного управління безпекою дорожнього руху та визначення складових системи управління / В.Й. Развадовський // Вісник Одеського юридичного інституту внутрішніх справ. – 2003. – № 2. – С. 97–101.
9. Собакарь А.О. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації / А.О. Собакарь, В.М. Бесчастний // Віче (журнал Верховної Ради України). – 2010. – № 4. – С. 2–5.
10. Транспортне право України : підручник / [М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк,

Грабельніков В.А. Стратегія розвитку і державного регулювання міського пасажирського транспорту

Анотація. *Запропоновано стратегію перспективного розвитку міського пасажирського транспорту та науково обґрунтовано модель його державного регулювання.*

Ключові слова: *державне регулювання, стратегія розвитку, міський пасажирський транспорт.*

Грабельников В.А. Стратегия развития и государственного регулирования пассажирского транспорта

Аннотация. *Предложена стратегия перспективного развития городского пассажирского транспорта и научно обоснована модель его государственного регулирования.*

Ключевые слова: *государственное регулирование, стратегия развития городского пассажирского транспорта.*

Grabelnikov V. Development Strategy and Government Regulation of City Passenger Transport

Annotation. *Strategy for perspective development of city passenger transport and scientifically grounded model of its regulation is proposed.*

Key words: *government regulation, the development strategy of city passenger transport.*