

СИСТЕМА МІСЬКОГО ПАСИЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ОБ'ЄКТ УПРАВЛІННЯ

У статті визначено систему міського пасажирського транспорту як об'єкт управління та рівні взаємозв'язку її елементів.

Ключові слова: транспорт, пасажирський транспорт, міський пасажирський транспорт, об'єкт управління.

В статье определена система городского пассажирского транспорта как объект управления и уровни взаимосвязи ее элементов.

Ключевые слова: транспорт, пассажирский транспорт, городской пассажирский транспорт, объект управления.

In the article the system of urban passenger transport as an object of management and levels of interconnection of its elements is defined.

Key words: transport, passenger transport, urban passenger transport, an object of management.

Постановка проблеми. Міський пасажирський транспорт є одним з основних елементів міського господарства і забезпечує транспортний взаємозв'язок усіх частин міста. У зв'язку з цим, система міського пасажирського транспорту має важливе соціальне значення для населення і виступає як найважливіша частина міської інфраструктури. Це визначає її особливість як об'єкта управління.

Необхідно зазначити, що з моменту свого виникнення система міського пасажирського транспорту виступала в ролі системи забезпечення соціальних гарантій для населення міст, що визначило пріоритети і напрям її розвитку.

Як показує аналіз вітчизняної фахової літератури і наукових досліджень у цій галузі, ефективність системи міського громадського пасажирського транспорту закладаються при проектуванні міст, функціональному зонуванні території, що пов'язано з особливостями географічного положення міста, екологічною обстановкою, кліматичними особливостями території, історичними і культурними особливостями міст. У свою чергу, містобудівні вимоги визначають вибір системи транспортного обслуговування міста, визначають вибір видів транспорту, використовуваних у містах, і зрештою чинять вплив на маршрутну мережу міського пасажирського транспорту.

Як бачимо з вищевикладеного, міський пасажирський транспорт як об'єкт управління формується у вигляді системи, підпорядкованої певним чинникам розвитку території, що не може впливати на них і є підсистемою, яка входить у систему більш вищого рівня – місто. Тому на функціонування системи міського пасажирського транспорту, окрім соціальних обмежень, про які

йшлося раніше, накладаються обмеження, пов'язані з особливостями містобудівних розв'язок міст, прийнятих при проектуванні і будівництві.

Таким чином, система міського пасажирського транспорту як об'єкт управління діє у рамках певних обмежень, які, як правило, не можуть бути змінені. Тому в дослідженні міський пасажирський транспорт досліджується як об'єкт управління у рамках чинних соціальних, містобудівних та інших особливостей території міста, на якій він виконує свої функції, як системи вищого рівня.

Розробкою наукової проблематики, пов'язаної з державним управлінням транспорту, займаються О. А. Антоненко, В. В. Брагінський, С. А. Матійко, Л. Ю. Потапенко, А. Ткаченко [1-5] та ін. Проте на сьогодні в науковій літературі недостатньо опрацьованими залишаються шляхи регулювання міського пасажирського транспорту як системи.

Метою статті є визначення системи міського пасажирського транспорту як об'єкта управління та рівнів взаємозв'язку її елементів.

Викладення основного матеріалу. Для більшості міст України міський пасажирський транспорт є однією з основних галузей життєзабезпечення. Від його роботи залежить господарська і соціальна обстановка в місті, розвиток продуктивних сил. Це зумовлено високою мірою транспортної залежності населення міст, що, у свою чергу, визначається функціональним зонуванням території міст і відносно невисоким рівнем автомобілізації. За статистичними даними до 90 % населення Донецька регулярно або періодично користується послугами пасажирського автомобільного транспорту.

За обсягами перевезень в області переважає автомобільний та електро-транспорт (рис. 1).

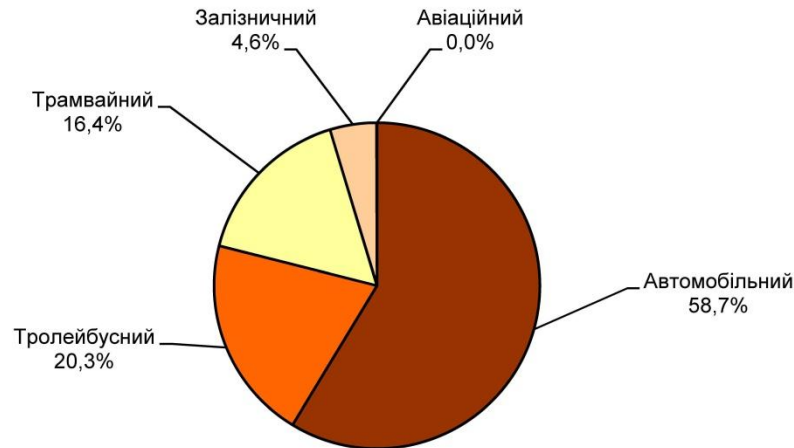


Рис. 1. Розподіл перевезення пасажирів за видами транспорту у 2010 році (у відсотках до загального обсягу) [6]

Більше половини (55 %) виконаного пасажирообороту здійснено автомобільним транспортом, майже чверть (24,7 %) – залізничним, частка міського електротранспорту складала 15,5 %, авіаційного – 4,8 %.

Щодня в області 2,2 млн пасажирів здійснювали поїздки в міському сполученні, 292,6 тис. осіб – у приміському та 39,6 тис. – у міжміському сполученні (табл. 1).

Таблиця 1

Перевезення пасажирів за видами сполучення [6] (млн)						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Міжміське сполучення	14,1	17,1	15,0	17,6	14,9	14,5
Залізничний ¹ (далеке сполучення)	4,0	4,0	3,7	3,7	3,3	3,5
Авіаційний	0,4	0,6	0,5	0,6	0,5	0,4
Автомобільний (автобуси) ²	9,7	12,5	10,8	13,3	11,1	10,6
Міське сполучення	795,4	829,7	857,9	873,3	780,6	790,3
Автомобільний (автобуси) ²	371,7	430,8	447,5	459,4	455,0	456,0
Тролейбусний	219,3	206,9	217,7	217,2	170,5	184,7
Трамвайний	204,4	192,0	192,7	196,7	155,1	149,6
Приміське сполучення	113,1	115,0	108,3	102,0	107,0	106,8
Залізничний ¹	45,8	45,1	44,8	42,5	39,5	38,6
Автомобільний (автобуси) ²	67,3	69,9	63,5	59,5	67,5	68,2

¹ Відправлення пасажирів.

² З урахуванням пасажирських перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями.

Послугами автомобільного транспорту за 2010 р. в області скористалися 534,8 млн пасажирів, що становило 14,4 % від перевезень автотранспортом у цілому по країні. За обсягом перевезень пасажирів автобусами наша область другий рік поспіль займає перше місце серед регіонів України (у 2008 р. Донецьку область випереджало тільки м. Київ).

У сусідніх областях цей показник нижче: автотранспортом Дніпропетровської області за 2010р. було перевезено 347,6 млн пасажирів, Луганської – 163 млн, Харківської – 146,9 млн, Запорізької – 83 млн. Порівняно з 2009 р. обсяги пасажирських автоперевезень в області зросли на 0,2 %, у т.ч. перевезення пасажирів підприємствами зросли на 5,4 %, фізичними особами-підприємцями скоротилися на 3,3 %. У цілому по Україні перевезення пасажирів автобусами скоротилися проти 2009р. на 7,2 % (перевезення підприємствами зменшилися на 6,2 %, фізичними особами-підприємцями – на 8 %) [6].

На сьогодні міський пасажирський транспорт у великих містах як об'єкт управління є великою

транспортною системою, що має у своєму складі підприємства, які безпосередньо забезпечують процес перевезення пасажирів і підприємства, що обслуговують процес надання транспортних послуг. У зв'язку з розвитком ринкових відносин, появою приватних підприємств, які здійснюють транспортне обслуговування населення міста на комерційній основі, система міського пасажирського транспорту доповнюється системою міського комерційного пасажирського транспорту, яка має свої відмінні особливості з точки зору цілей діяльності і методів управління з боку місцевих органів влади.

Стабільна робота транспорту в значній мірі залежить від наявності та технічного стану рухомого складу та з наявністю та розвитком транспортної мережі. Довжина автомобільних доріг загального користування на кінець 2010 р. в області, як і у попередньому році, становила 8086,1 км. Із загальної довжини 99,1 % склали дороги з твердим покриттям (4,8 % від загальнодержавної мережі). Щільність автомобільних доріг з твердим покриттям у Донецькій області дорівнює 302,7 км

на 1000 км² території, в середньому по Україні – 274,7 км. За цим показником область посідає сьоме місце серед регіонів України після Львівської, Тернопільської, Чернівецької, Хмельницької, Вінницької та Полтавської областей. У сусідніх областях він нижче: у Харківській області – 298,5 км, у Дніпропетровській – 286,8 км, у Запорізькій – 250,6 км, у Луганській – 217,5 км [6].

За останнє десятиріччя в результаті проведення соціально-економічних перетворень істотно погіршав стан міського пасажирського транспорту: скорочуються маршрути, кількість одиниць рухомого складу, скорочується об'єм наданих транспортних послуг населенню, збільшуються інтервали руху.

Аналіз причин скорочення попиту на послуги міського пасажирського транспорту проводився за двома напрямками. По-перше, необхідно було з'ясувати, чи не є скорочення об'єму наданих послуг природним, викликаним ринковими законами чинником. Адже само по собі скорочення об'єму наданих послуг не є негативним наслідком, якщо воно зумовлене як відповідь на ринкову зміну попиту з боку населення на послуги міського громадського пасажирського транспорту. Аналіз попиту населення на послуги міського пасажирського транспорту дійсно виявили ряд тенденцій, пов'язаних з його скороченням: у результаті зменшення чисельності населення міст, підвищення рівня безробіття в містах і рівня автомобілізації населення. Ці чинники, зрозуміло, впливають на попит населення на транспортні послуги, але скорочення об'ємів транспортної роботи, яке сталося за вказаний період значно більше, ніж можливе скорочення попиту. Про це свідчить збільшення об'ємів перевезень міського пасажирського транспорту.

Таким чином, скорочення об'ємів роботи міського пасажирського транспорту спричинене реакцією не у відповідь на скорочення попиту з боку споживачів, а іншими, економічними причинами. Більше того, в результаті скорочення об'єму роботи міського пасажирського транспорту виникла диспропорція між попитом на послуги міського пасажирського транспорту, що пред'являється населенням міст і фактичного об'єму послуг наданого підприємствами міського пасажирського транспорту.

У результаті реакції у відповідь ринкового механізму господарювання в містах з'явилися альтернативні види транспорту, що здійснюють транспортні перевезення. Таким чином, дослідженням встановлено, що виникнення комерційного пасажирського автомобільного транспорту зумовлене скороченням об'єму роботи міського пасажирського транспорту і незадоволеним попитом населення на транспортні послуги. Це свідчить про негативні процеси, які відбуваються у галузі міського пасажирського транспорту, його нездатності виконувати покладені на нього функції та необхідності реформування чинної системи.

Для проведення вказаних реформ необхідно виявити економічні причини кризового стану, що склався в системі міського пасажирського транспорту. Аналіз звітних даних цих підприємств міського пасажирського транспорту виявив наявність двох груп основних причин різних за природою виникнення. Перша група причин – це об'єктивні економічні чинники, такі як загальна економічна криза, скорочення об'ємів виробництва, зменшення чисельності населення, зниження платоспроможності населення, скорочення бюджетних асигнувань на розвиток соціальної сфери, у тому числі об'єктів міського господарства, зміна соціально-економічного курсу, збільшення кількості пасажирів, які користуються правом безкоштовного проїзду [1; 5].

Вказані причини дійсно не могли не вплинути на зміну обсягу наданих населенню транспортних послуг, а також призвели до погіршення стану галузі і незадовільного виконання системою міського пасажирського транспорту покладених на неї функцій. Але крім об'єктивних причин, необхідно також виділити причини, пов'язані з недоліками у системі управління міського пасажирського транспорту, суперечливим підходом до необхідності адаптації системи міського пасажирського транспорту до ринкових умов господарювання, які багато в чому зумовили негативні наслідки економічної кризи в галузі.

При розгляді системи міського пасажирського транспорту як об'єкта управління необхідно враховувати його особливості, що є наслідком характеру надаваних послуг міського пасажирського транспорту.

По-перше, послуга міського пасажирського транспорту має місцевий характер, тобто вона може бути спожита тільки там, де виробляється. У зв'язку з цим управління системою міського пасажирського транспорту повинне здійснюватися на місцевому рівні. На сьогодні функції управління міського пасажирського транспорту повністю передані місцевим органам влади, а до цього різні підприємства міського пасажирського транспорту мали подвійне підпорядкування – місцевим органам влади і різним міністерствам. При цьому основним для підприємств було міністерське підпорядкування, оскільки на цьому рівні розроблялися плани, фінансувалася робота підприємств. Таке подвійне підпорядкування не дозволяло розглядати міський пасажирський транспорт як єдину систему, викликало диспропорції в розвитку окремих видів міського пасажирського транспорту. Місцеві органи влади не могли виступати в ролі замовників транспортних послуг і планувати об'єми роботи міського пасажирського транспорту.

По-друге, це винятковий взаємозв'язок усіх елементів системи. Міський пасажирський транспорт не просто комплексом окремих підприємств, які здійснюють процес перевезення пасажирів за певними маршрутами, а значною мірою взаємо-

зв'язану систему, елементами якої є підприємства, що надають послуги з перевезення пасажирів. Взаємозв'язок елементів системи відбувається на різних рівнях.

Перший рівень – це рівень проектування маршрутної мережі. Маршрутна мережа міського пасажирського транспорту проектується виходячи з потреби взаємозв'язку різних частин міста. Отже, розподіл маршрутної мережі за видами транспорту є вторинним. Вибір виду транспорту залежить від економічної доцільності використання того або іншого виду транспорту (провізної спроможності, економічних параметрів, екологічних параметрів, дальності поїздки, протяжності маршруту тощо). Так, наприклад, для обслуговування маршрутів, які мають велику протяжність і великий пасажиропотік економічно доцільно використовувати як вид транспорту трамвай. Автобус як менш місткий і маневреніший вид транспорту використовується на маршрутах, які мають менший пасажиропотік, меншу протяжність маршруту, можуть бути змінені унаслідок зміни пасажиропотоків.

Таким чином, необхідно розглядати маршрутну мережу як єдину систему незалежно від виду транспорту, який здійснює обслуговування маршруту. У науковій літературі не зустрічається такий підхід. Зазвичай маршрутна мережа поділяється на комплекс маршрутних мереж за видами транспорту (маршрутна мережа автобусного транспорту, маршрутна мережа електротранспорту тощо). Цей же підхід використовується в управлінні системою пасажирського транспорту і ґрунтується на роз'єднаності різних видів транспорту, яка мала місце у підпорядкованості транспортних підприємств різним міністерствам.

Наприклад, автобусний транспорт був підлеглим Міністерству автомобільного транспорту, метрополітен підпорядковувався міністерству шляхів сполучення, міський електротранспорт – Міністерству житлово-комунального господарства. Подібний розподіл призводив до розподілу у галузі науки. В результаті на сьогодні маршрутна мережа пасажирського транспорту не є раціональною, багато маршрутів частково або повністю дублюються, в першу чергу, йдеться про маршрути, обслуговувані різними видами транспорту. Побудова раціональної маршрутної мережі можлива тільки при розгляді системи пасажирського транспорту з точки зору взаємозв'язаної системи, що підтверджує нашу думку про необхідність розгляду об'єкта управління з точки зору системи.

По-третє, маршрутна мережа, якою б раціональною вона не була, ніколи не зможе забезпечити безпересадочні поїздки у великому місті. Тому другим єдиним елементом різних підприємств міського пасажирського транспорту є зручна можливість пересадки пасажирів з одного маршруту на інший. Нині за даними обстеження пасажиропотоків, яке проводилося в 2010 р. у м. Донецьк встановлено, що більшість поїздок мають бути доповнені пересадкою для свого завершення. Такий високий рівень пересадок є, з одного боку,

характеристикою низького рівня раціональності маршрутної мережі, з іншого – підтверджує нашу думку про високу міру взаємозв'язку між різними маршрутами пасажирського транспорту міста.

У вітчизняній науковій літературі цей підхід висвітлений недостатньо, зарубіжні вчені приділяють питанням взаємозв'язку різних видів транспорту значно більшу увагу, пропонуючи методи організації руху різних видів міського транспорту і різних маршрутів транспорту в місцях пересадок. Ці методи у край рідко застосовується і у сфері практичного надання послуг міського громадського пасажирського транспорту в Україні.

Основна причина також у роз'єднаності різних видів транспорту і відсутності координації дій при управлінні міським громадським пасажирським транспортом як єдиною системою. Брак наукових досліджень у цій галузі також негативно позначається на якості транспортного обслуговування, збільшуючи час очікування пасажирами транспорту, а отже, продовжуючи час поїздки. Що у свою чергу веде до збільшення транспортної втоми і зниження продуктивності праці. Таким чином, відсутність координації між різними видами транспорту завдає значного збитку народному господарству в цілому.

Розуміння взаємного зв'язку всіх видів транспорту в єдиній системі міського пасажирського транспорту проявляється не лише на технологічному рівні, як було описано вище, але й на економічному. Підтвердженням необхідності системного підходу до управління міським громадським пасажирським транспортом є взаємозамінюваність різних маршрутів, що породжує можливість вибору маршруту або комбінації маршрутів при здійсненні поїздок у місті.

Таким чином, відміна одного маршруту неминуче призводить до збільшення пасажиропотоків на іншому (інших) зв'язаних з ним маршрутах. Причому для пасажира не має значення вид транспорту. Тому при відміні автобусного маршруту може виявитися перенавантаженим зв'язаний з ним трамвайний, тролейбусний або інший автобусний маршрут. Аналогічна ситуація складається і при введенні нових маршрутів – розвантажуються зв'язані з ними маршрути міського громадського пасажирського транспорту незалежно від його виду. Цей взаємозв'язок є у край важливим в умовах ринку, оскільки він стосується конкуренції при наданні транспортних послуг.

Системний підхід також дає можливість установити, що доходи підприємств, що здійснюють перевезення пасажирів, також є доходами не окремих підприємств, а системи в цілому, особливо вищесказане стосується підприємств, які здійснюють громадські пасажирські перевезення. До сьогодні цей очевидний, з точки зору розгляду міського громадського пасажирського транспорту як єдиної системи, принцип не знайшов адекватного віддзеркалення ні в наукових роботах, ні в практичній діяльності підприємств, що здійснюють перевезення пасажирів. У звітах підприємств і в

наукових дослідженнях кошти, отримані підприємствами від перевезення пасажирів, називаються «власними доходами» підприємства і є одним з основних показників його діяльності. Якщо ж розглядати цей показник з погляду системи в цілому, то він дійсно має велике значення, але з точки зору окремих підприємств, його значення невелике. Саме розуміння міського громадського пасажирського транспорту як єдиної системи дозволило ввести в більшості великих міст України єдиний тариф на проїзд у наземних видах транспорту, незважаючи на різні витрати. Для пасажирів не має великого значення, яким видом транспорту він користується, більше значення надається швидкості сполучення, пасажир розглядає міський громадський пасажирський транспорт як засіб отримання послуги переміщення в заданому напрямі. В даному випадку відбувається вибір не виду транспорту, а вибір маршруту сполучення. Аналогічно побудований принцип оплати проїзду проїзними квитками тривалого користування, що

надають право проїзду на всіх або декількох видах транспорту.

Висновки. Урахування вищевикладених особливостей системи міського громадського пасажирського транспорту як об'єкта управління дозволяє сформулювати основні цілі управління системою в умовах адаптації міського громадського пасажирського транспорту до ринкового механізму господарювання.

Необхідність стабільного розвитку пасажирського транспорту визначається потребою в організації ритмічного і безперервного перевезення населення до місць роботи та відпочинку, забезпечуючи функціонування підприємств і організацій. Подальше підвищення якості та доступності транспортних послуг, наданих населенню, потребує капітальних інвестиційних витрат на придбання рухомого складу, на підтримку та розвиток виробничо-технічної бази, а також своєчасне бюджетне фінансування перевезень пільгових категорій громадян.

ЛІТЕРАТУРА

1. Антоненко О. А. Деякі проблемні питання в перевезенні міським пасажирським транспортом та шляхи їх вирішення / О. А. Антоненко // Правове забезпечення адміністративної реформи. – № 1. – 2008. – С. 117–118.
2. Брагінський В. В. Інституціональне забезпечення транспортних послуг в Україні / В. В. Брагінський // Держава та регіони. – 2011. – № 2. – С. 15–20 (серія «Державне управління»).
3. Матійко С. А. Правові основи державного регулювання в національному транспортному комплексі / С. А. Матійко // Матеріали міжнародної наукової конференції «Розвиток продуктивних сил України: від В. І. Вернадського до сьогодення (м. Київ 20 березня 2009 р.)». – К. : РВПС України НАН України, 2009. – Ч. 3. – С. 12–13.
4. Потапенко Л. Ю. Транспортна система регіону / Л. Ю. Потапенко // Матеріали міжнародної наукової конференції «Розвиток продуктивних сил України: від В. І. Вернадського до сьогодення (м. Київ, 20 березня 2009 р.)». – К. : РВПС України НАН України, 2009. – Ч. 3. – С. 93–96.
5. Ткаченко А. Державне регулювання діяльності в галузі транспорту / А. Ткаченко // Вісник Національної академії державного управління при Президенті України. – 2004. – № 2. – С. 271–277.
6. Перевезення пасажирів транспортом Донецької області / Відп. за випуск В. В. Шапошникова. – Донецьк : Головне управління статистики у Донецькій області. – 2011. – 13 с.

Рецензенти: **Івашова Л. М.** – д. держ. упр., професор;
Репешко П. І. – к. держ. упр.

© Грабельников В. А., 2012

Дата надходження статті до редколегії 04.06.2012 р.

ГРАБЕЛЬНИКОВ Володимир Анатолійович – кандидат юридичних наук, старший викладач кафедри організації служби та дізнання підрозділів ДАІ Донецького юридичного інституту МВС України.

Коло наукових інтересів: регулювання автотранспортної діяльності.