

УДК 351.82

О. М. РЕЗНІК

АВТОТРАНСПОРТНА СИСТЕМА СУЧАСНОГО МЕГАПОЛІСУ В КОНТЕКСТІ ПІДГОТОВКИ ДО “ЄВРО-2012”

Висвітлено питання встановлення характерних особливостей роботи міського пасажирського транспорту, визначення структури, пов'язаної з його роботою, як джерела ефективного функціонування адміністративно-територіальних одиниць та її економічного розвитку в контексті підготовки до участі в Чемпіонаті Європи з футболу 2012 р.

City passenger vehicle service characteristics determination, structure concerned with it's service as a source of effective functioning of a political subdivision and it's economic development in context of preparation for Euro-2012

Транспортна інфраструктура являє собою найважливіший елемент у загальній соціально-економічній системі держави. Її характеристики, структура, функціональні особливості, цілі та завдання, що формуються відповідно до сукупності потреб народногосподарського комплексу, виступають як регулятори при формуванні пасажирських транспортних систем. Тому досягнення стабільного розвитку автотранспортної галузі та підвищення конкурентоспроможності послуг транспорту Кабінет Міністрів України розглядає в контексті, перш за все, “задоволення потреб економіки та населення в безпечних та високоякісних перевезеннях, створення умов для забезпечення енергетичної безпеки, реалізації транзитного потенціалу держави, інтеграції національної транспортної системи до європейської та світової мережі” [1]. Найбільшою актуалізації це завдання набуває у великих промислових містах, особливо у містах-мегаполісах. Слід зазначити, що з розширенням соціальної інфраструктури мегаполісу, постійним зростанням кількості приватного транспорту, збільшенням адміністративно-територіальних кордонів за рахунок приєднання прилеглих територій актуальність ефективної роботи автотранспортної системи і транспортних мереж значно зростає і вимагає всебічного дослідження та наукового обґрунтування, а відтак, може виступати об'єктом наукового дослідження в контексті підготовки до проведення в Україні Чемпіонату Європи з футболу – 2012. Тому перед органами виконавчої влади, насамперед органами місцевого самоврядування приймаючих міст, до яких належить і місто-мільйонник Дніпропетровськ, постає надскладне завдання щодо підготовки рухомого складу та об'єктів транспорту, зв'язку та інформатизації до обслуговування фінальної частини Чемпіонату. шляхом реконструкції аеропортів, запровадження швидкісного руху пасажирських поїздів між приймаючими містами, закупівлі необхідної кількості міських автобусів великої місткості та комфортабельних автобусів для міжміських і міжнародних перевезень. Отже, можна визначити певний алгоритм першочергових завдань для виконавчих органів у сфері автотранспортних перевезень:

– забезпечення перегляду ввізних митних платежів;

- підвищення ефективності державного управління галуззю шляхом розмежування функцій державного управління та управління господарською діяльністю;
- розроблення концепції формування транспортної політики, створення на її базі державних цільових програм функціонування, розвитку та реформування авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту;
- гарантування високого рівня безпеки перевезень усіма видами транспорту;
- забезпечення інтенсивного оновлення основних виробничих фондів усіх видів транспорту та дорожнього господарства;
- продовження будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг та мостів, насамперед за напрямками транспортних коридорів.

Проблеми розвитку міського транспорту посідають значне місце у працях вітчизняних і закордонних учених: В. Величка, В. Гладичева, Ф. Глік, І. Єфремова, В. Кобозєва, А. Мірошника, А. Осалліван, Т. Процика, О. Роговіна, В. Юдіна та ін. Разом із тим необхідно зазначити, що умови динамічного розвитку сьогодення вимагають від керівників місцевого рівня, що приймають управлінські рішення, врахування новітніх тенденцій розвитку ринкової економіки та тих факторів, що діють у цій предметній області. У контексті такого розгляду проблему функціонування та розвитку автотранспортного господарства в науковій літературі розкрито недостатньо ґрунтовно. Слід зазначити, що сьогодні за спеціальністю “Міське самоврядування” майже відсутнє комплексне розкриття цієї проблеми в науковій літературі, а в публікаціях висвітлюються лише окремі проблеми функціонування автотранспортного господарства – проблема заторів на автошляхах, можливість забезпечення під’їздів до великих торговельних точок, місце відстою, проблема зупинок тощо.

Метою статті є визначення концептуальних засад формування напрямків розвитку автотранспортного сектора за умов переходу до нових принципів господарювання та визначення ролі органів місцевого самоврядування в регулюванні автотранспортних потоків та у визначенні самої транспортної системи в межах мегаполісу в цілому.

Як визначає А. Ткаченко, низка об’єктивних факторів розвитку сучасної ринкової економіки (перехід транспортної мережі з державної у муніципальну власність, децентралізація системи державного управління автомобільним транспортом, значне збільшення пасажиропотоку за незначних підвищень тарифів та ін.) вимагає від представників органів місцевого самоврядування перегляду механізмів та методів регулювання питань щодо діяльності громадського пасажирського транспорту з метою їхнього вдосконалення [4].

Україна розпочала інтенсивно формувати власну транспортну політику з 1991 р. Увесь трансформаційний процес спрямовувалося, урахуовуючи вже застарілу на той час попередню практику та нагромаджений досвід роботи фахівців, на відпрацювання, насамперед, бюджетної системи фінансування як фундаментальної основи створення стабільної транспортної константи, здатної забезпечувати державу необхідними транспортними послугами, достатніми для ефективного виконання внутрішніх і зовнішніх функцій держави та регіонів.

У травні 2006 р. в м. Києві проходило шосте засідання Європейського комітету ВІТР (міжнародний союз громадського транспорту), який розглянув квінтесенцію

світового досвіду щодо напрямків подальшого розвитку громадського транспорту. Передусім, звернуто увагу місцевих, регіональних і національних лідерів на необхідність реалізації такої політики, яка б дала безумовний пріоритет розвитку громадського транспорту.

Відповідальні представники Міністерства транспорту і зв'язку України поставили підписи під маніфестом, який було прийнято на цьому засіданні, чим визнали, що на території України діють принципи, спрямовані на європейську інтеграцію.

Розгляньмо пріоритети в цьому важливому документі:

- планувати використання міських територій під кількість пасажирів, а не транспортних засобів;
- брати справедливу платню за користування всіма транспортними засобами;
- координувати плани міського розвитку з роботою громадського транспорту;
- створити ефективну транспортну систему на основі безпечності, надійності, доступності та зручності;
- нарощувати рівень фінансування громадського транспорту.

Розглядаючи перспективи регулювання роботи транспорту, реформування комунального транспорту в містах України в контексті ідей VІТР, зазначимо, що доцільно звернутися до світового досвіду. На сьогодні складено базу даних щодо 100 найбільших міст Європи, Америки, Азії та Океанії. Інформація стосується населення, економіки та структури міст, кількості автомобілів, таксі, мережі доріг, паркування, ефективності маршрутної мережі, індивідуальної мобільності та вибору засобу пересування. Досліджували тривалість і вартість поїздок, витрати пального, транспортні затори, забруднення тощо – усього 115 показників за кожним зі 100 міст.

На основі системного аналізу цієї інформації фахівцями VІТР підготовлена “Біла книга” – аналітичний документ для прийняття політичних та економічних рішень у сфері громадського транспорту країн – членів Європейського Союзу (ЄС). У ній викладено близько 60 заходів, спроможних зробити суттєвий внесок у проведення політики стійкої мобільності в умовах усе більшого тиску на людину, довкілля й економіку внаслідок перевантаження дорожнього руху. Виконання цього складного завдання є можливим за умов усвідомлення всіма суб'єктами автотранспортної політики – від пасажирів, самих автотранспортників до замовника в особі органів управління та самоврядування, що проста підміна суто економічних питань політичними домовленостями, які ґрунтуються на старих принципах командно-адміністративного управління наданням транспортних послуг у режимі ручного регулювання, себе вже вичерпала. Тому нагального вирішення потребує розроблення та впровадження сучасних, іноді нестандартних схем управління в системі функціонування принципів ринкової економіки.

Із розвитком ринкових відносин у межах країни в цілому, зокрема в м. Дніпропетровську, відбувся поступовий перехід від макровивчення цієї проблеми до її розгляду на рівні місцевої громади, тому що питання розвитку великого промислового міста з метою забезпечення населення відповідним рівнем життя неможливо вирішити повною мірою без прийняття відповідних рішень у частині вдосконалення його транспортної сфери. Про це свідчить низка прийнятих

Дніпропетровською міською радою нормативно-правових актів, а саме таких документів:

1. “Програма розвитку транспортного комплексу міста Дніпропетровська на 2007 – 2011 роки”.

2. “Про міські автобусні маршрути загального користування в м. Дніпропетровську” (від 12 квітня 2007 р.).

3. “Про постійнодіючий конкурсний комітет підготовки та проведення конкурсів на надання права на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування в м. Дніпропетровську” (від 22 січня 2007 р. № 22).

На прикладі детального та науково обґрунтованого комплексного дослідження функціонування системи організації автотранспортних перевезень в умовах м. Дніпропетровська в подальших розвідках планує розглянути теоретичні аспекти регулювання транспортних мереж та сполучень в умовах мегаполісу та розробити практичні рекомендації щодо покращання роботи системи транспорту на основі впровадження сучасної моделі управління цим сектором економіки [2; 3]. Для досягнення поставленої мети необхідно зосередити увагу на розв’язанні таких завдань:

– дати визначення основних теоретичних положень щодо природи поняття мегаполісу в світі та, зокрема, в Україні;

– розкрити основні теоретичні положення щодо природи та економічної сутності транспортних послуг;

– встановити характерні особливості роботи міського пасажирського транспорту як джерела ефективного функціонування адміністративно-територіальних одиниць та їхнього економічного розвитку;

– провести аналіз ринку автотранспортних послуг та системи “місто – пасажирський транспорт” у м. Дніпропетровську для встановлення принципів характеристик;

– розробити пропозиції щодо можливих напрямів розвитку міського пасажирського транспорту, враховуючи специфіку діяльності адміністративно-територіальної одиниці.

Таким чином, із обранням курсу в напрямку євроінтеграції Україні доведеться пристосовуватися до умов ЄС і до нових стандартів функціонування системи автотранспортних перевезень. З урахуванням того, що національний сектор вантажоперевезень частково вже працює за європейськими нормами, цілком зрозуміло, що в галузі пасажирського транспорту в Україні найближчим часом потрібно зробити великий прорив для досягнення поставлених цілей.

Література:

1. Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Програми діяльності Кабінету Міністрів України “Український прорив: для людей, а не політиків” від 16 січ. 2008 р. № 14. – Режим доступу: www.kmu.gov.ua

2. Програма розвитку міста “Дніпропетровськ-2010”: стратегія зростання. – Дніпропетровськ, 2000. – 87 с.

3. Статистичний щорічник Дніпропетровської області за 2004 рік / за заг. ред. І. В. Почиталіної. – Дніпропетровськ. : Преса України, 2005. – 620 с.

4. *Ткаченко А. М.* Засади державної політики щодо реформування галузі транспорту в Україні / *А. М. Ткаченко* // Актуальні проблеми державного управління : зб. наук. пр. – Х. : Вид-во ХарПІ НАДУ “Магістр”, 2005. – № 1. – С. 126.

Надійшла до редколегії 22.04.2008 р.