

УДК 656.0: 656.13.072

ГРАБЕЛЬНИКОВ В.А., к.ю.н., доц.; ШЕВЧЕНКО О.В., ст. викл.,  
Донецька академія автомобільного транспорту

## ОРГАНІЗАЦІЯ РЕГУЛЮВАННЯ СИСТЕМОЮ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

*У статті визначено основні види міського громадського пасажирського транспорту. Проведено аналіз підходів до регулювання міського громадського пасажирського транспорту. Розкрито суть системного підходу до управління міським громадським пасажирським транспортом. Визначено шляхи вдосконалення регулювання діяльності міського громадського пасажирського транспорту.*

**Ключові слова:** транспорт пасажирський, підхід системний, система транспортна, управління

### Постановка проблеми

Сучасне міське господарство, частиною якого є міський громадський пасажирський транспорт (МГПТ), являє собою складну, динамічну систему, яка наділена різними функціями, реалізація яких підпорядкована одній меті – створення умов для задоволення потреб населення.

Міська транспортна система є частиною багатогалузевого міського господарства і включає [2, с. 173]:

- мережі шляхів сполучення (дороги, рейкові шляхи, тунелі, естакади, шляхопроводи, станції, стоянки, пристані);
- транспортні засоби (рухомий склад);
- обладнання електропостачання (тягові підстанції, кабельні контактні мережі, заправні станції); ремонтні майстерні, заводи;
- депо, гаражі, станції технічного обслуговування;
- лінійні пристрої зв'язку, сигналізації, блокування, диспетчерського управління транспортом.

Більший обсяг перевезень у місті припадає на міський громадський пасажирський транспорт, який є сукупністю взаємопов'язаних елементів, об'єднаних у систему [3].

Метою міського громадського транспорту є якісне задоволення потреб населення у перевезеннях. Однак таке визначення не розкриває більш загального значення міського громадського транспорту в територіальній структурі всього виробництва [4, с. 11].

За визначенням авторів [5, с. 61] основною метою діяльності підприємств громадського транспорту в регіоні є «...доставка пасажирів согласно трудовым и социально-бытовым корреспонденциям с запланированным интервалом движения и максимальной комфортностью».

У ринкових умовах перетворень, що проводяться в Україні, розширення міст, підвищення рівня автомобілізації, зміни трудових, побутових і культурних потреб населення міський пасажирський транспорт не втратив своєї соціальної значущості. Рухомий склад МГПТ має значні провізні здібності, нижчу собівартість перевезень порівняно з індивідуальним транспортом і має корисний ефект від зниження скорочення завантаження площі проїжджої частини міських вулиць, за умови одночасного транспортного обслуговування реальних і потенційних пасажирів.

Проблема організації ефективного управління системою громадського пасажирського транспорту залишається однією з найскладніших. Як зазначають дослідники, МГПТ є соціально значущою економічною підсистемою міського господарства, що визначає як рівень якості життя городян, так і рівень якості роботи місцевої влади [10].

## Мета статті

Метою статті є аналіз підходів та визначення шляхів вдосконалення регулювання діяльності міського громадського пасажирського транспорту.

## Викладення основного матеріалу

До міського транспорту належить трамвай, тролейбус, автомобільний транспорт, фунікулер, річковий транспорт, повітряний транспорт, рухомі тротуари [6, с. 44].

Трамвай належить до вуличного рейкового транспорту і є одним із найдавніших засобів міських громадських перевезень. До впровадження електричної тяги наприкінці XIX століття пересування трамвайних вагонів здійснювалося кінними («копка»), а згодом – силою парового двигуна. Лінію електричного трамваю вперше було споруджено в 1881 році в Берліні. Одинадцять років по тому в Києві відбулося відкриття першої в Російській імперії трамвайної лінії на електричній тязі. Піонерний маршрут з'єднав Поділ з Хрещатиком. Наступними «трамвайними містами» на території сучасної України стали Харків (1892 рік), Львів (1895 рік) та Чернівці (1897 рік) [7, с. 218].

У першій половині XX століття електричний трамвай, завдяки своїм численним перевагам, завойовував все більше крупних міст, що потребували якісного та дешевого пасажирського сполучення. У післявоєнні роки трамвайне сполучення в Україні почало втрачати популярність – було відкрито лише дві системи у малих містах: Конотопі та Авдіївці.

В Україні 24 міста мають трамвайні депо, більшість із яких створені в 1930-і роки. За рік трамваями в країні перевозиться більше 1 млрд. пасажирів [2, с. 175].

Тролейбус – це безрейковий вид електрифікованого міського пасажирського транспорту. Його винахідником є Вернер фон Сіменс, який у 1882 році вперше реалізував ідею влаштування безрейкового трамваю, збудувавши тролейбусну лінію в пригороді Берліна-Шпандау. Перші «електричні омнібуси» Сіменса ще не були тролейбусами в загальноприйнятому розумінні: хоча їх і приводила в рух електроенергія, отримувана від зовнішнього джерела, струмознімання на цих машинах здійснювали не жорсткі шланги, а візок, що котився по дротах і з'єднувався з рухомих складом за допомогою гнучкого кабелю.

Одним з перших міст в СРСР, де відбулося відкриття тролейбусного руху, став Київ – у 1935 році на його центральних вулицях почалась експлуатація семи машин. У період до Другої світової війни в Україні тролейбус з'явився також у Харкові та Чернівцях [7, с. 225].

Слід зазначити, що тролейбус є економічним і екологічно чистим видом транспорту. Він більш маневрений, ніж трамвай або метро, і більш економічний і екологічно безпечний, ніж автобус. Тролейбуси за рік перевозять близько 1,8 млрд. пасажирів в 47 містах країни [2, с. 176].

Коріння історії розвитку автобусного транспорту слід шукати у 1662 році, коли у Парижі для масових пасажирських перевезень було застосовано кінний екіпаж, влучно названий омнібусом (від латинського «omnibus» – «для всіх»).

Наприкінці XIX століття на омнібусах почали застосовуватися двигуни як альтернатива кінній тязі. Приблизно з 1905 року переважна більшість пасажирських екіпажів комплектувалася бензиновими двигунами. У 1931 році у Британії було виготовлено автобус з дизельним двигуном [7, с. 227].

Сьогодні автобусне сполучення організоване в 1936 містах і селищах України. Протяжність ліній (з урахуванням приміських) перевищує 650 тис. км. Автобусне сполучення не потребує значних первісних витрат, може здійснюватися на дорогах з нижчими типами покриттів. Автобус має високу маневреність і не потребує створення на вулицях яких-небудь постійних пристроїв. У містах з населенням до 100 тис. жителів автобус, як правило, є основним видом пасажирського транспорту. Роль автобусів в освоєнні міських перевезень безупинно зростає [2, с. 176].

Легкові автомобільні таксі, як вид міського транспорту, в останні роки мають велике розповсюдження в усіх населених пунктах України, оскільки вони мають відомі переваги перед іншими видами транспорту [2, с. 176].

Що стосується метрополітену, то він з'явився в Україні в 1960 році і нині діє в Києві, Харкові та Дніпропетровську. Вимоги безпеки руху на метрополітені вищі, ніж на наземних видах транспорту. Метрополітен використовують в якості основних швидкісних транспортних систем у містах з не менш як 500 тис. жителів зі стійким пасажиропотоком не менше 30 тис. пас/год. [6, с. 49].

Сьогодні проблема загострюється тим, що поряд із збільшенням обсягів перевезень зростає їх дальність, а це означає, що збільшується час доставки пасажирів, тому потрібні високошвидкісні лінії транспорту [8, с. 298].

Слід зазначити, що міський пасажирський транспорт організований за маршрутним принципом, тому що без цього неможливо здійснювати постійні масові перевезення. Маршрутний принцип складає основу системи організації, планування та управління рухом на міському пасажирському транспорті та є найбільш ефективною формою використання транспортних засобів [9, с. 17].

Аналізуючи різні підходи до регулювання діяльності МГПТ, можна дійти висновку, що тільки як об'єкт регулювання МГПТ виступає у відносинах з державною і муніципальною владою. В інших випадках система МГПТ є одночасно і об'єктом, і суб'єктом регулювання. У зв'язку з цим, спочатку необхідно зупинитися на вирішенні питань визначення функціональної галузі державного й муніципального регулювання діяльності ГПТ. Використовуючи підхід, викладений в [11], її можна відтворити з використанням теорії великих кількостей, при взаємодії трьох підсистем:

- транспорту (господарської галузі міста, що надає послуги з перевезення);
- населення (потенційних носіїв потреби в переміщенні);
- міських органів управління (обов'язкова стратегічна одиниця розвитку міста).

Як підкреслюють фахівці [11, 12], МГПТ може бути віднесений до категорії складних соціально-економічних систем, оскільки має всі необхідні для цього властивості. Система МГПТ схильна до дії екзогенних (керованих) і ендогенних (некерованих) чинників.

МГПТ, як і будь-яку складну систему, можна розглядати з точки зору самостійності та індивідуальності, а також підлеглості (як підсистему господарського механізму міста). Крім того, система МГПТ має властивості: неоднорідності, ієрархічності, багатофункціональності, надійності, безпеки, стійкості [13].

Розглядаючи суть системного підходу, необхідно зазначити, що йдеться про сукупність принципів, які визначають стратегічні напрями розвитку і тактичні прийоми досягнення поставлених цілей у практичній діяльності МГПТ.

Системний підхід заснований на представленні досліджуваного об'єкта в ясно організованій цілісності. Така концепція припускає диференціацію функціональних ролей взаємодіючих елементів і встановлення між ними впорядкованих зв'язків. Установлення зв'язків між елементами дозволяє побудувати структуру, а структура, як технологія організації відносин частин системи, визначає її внутрішній зміст і дозволяє виразити індивідуальні відмінні особливості системи.

Оскільки система МГПТ є складовою частиною міських комунікацій, структурні зв'язки формуються як у взаємозв'язку регулюючих органів і підсистем МГПТ, так і між елементами всередині системи МГПТ. Доцільне відстежування конфігурації та змісту системних відносини зовнішнього характеру як такі, що визначають розвиток МГПТ, серед яких найбільш важливими треба вважати відносини зі споживачем, що формуються на ринку, і відносини з органами муніципального управління.

Людська потреба є вихідною точкою розвитку і рушійною силою науково-технічного прогресу в цілому. Суспільством створюється відповідний господарський багатогалузевий механізм, і

формується впорядковані відносини між структурними елементами через регулювання діяльності суб'єктів господарювання з головною метою – задоволення потреб людини. Транспорт, і зокрема, пасажирський, є інтегруючою ланкою в системі розподілу громадських благ, що опосередковує саме споживання відповідно до особи індивіда, його культурного рівня [14, с. 9].

Основною функцією пасажирського транспорту є виконання переміщень населення до об'єктів цільової орієнтації, що знаходяться за межами пішохідної доступності.

Специфічними функціями управління пасажирським транспортом є: планування перевезень; оперативне управління перевізним процесом і регулювання ходу цього процесу; забезпечення безпеки руху транспорту; підбір, навчання і розстановка кадрів; організація праці та заробітної плати; організація фінансової діяльності та ін. [15, с. 28].

Ефективність пасажирських перевезень повинна відбивати як соціальні, так і економічні аспекти. У реаліях розвитку і підвищення культури суспільства ці два напрями взаємообумовлені. Результати діяльності пасажирського транспорту мають одночасно економічне і соціальне значення. Підвищення соціальної ефективності транспортного обслуговування виражається в прискоренні процесу доставки пасажирів і, як наслідок, збільшення резервів часу, обумовлює і підвищення економічної ефективності через можливість продуктивного використання наявних резервів. Економічну ефективність має і такий соціальний результат як повне і якісне задоволення населення в транспортному обслуговуванні, за допомогою так званого психологічного чинника. На думку академіка Л.І. Абалкіна «нейтральных в социальном отношении экономических решений не бывает» [16, с. 218].

Оцінюючи МГПТ як об'єкт регулювання, необхідно зазначити, що найгостріше стоїть проблема узгодження саме економічної і соціальної компонент результату транспортного обслуговування. Відбувається це в силу різноспрямованості чинників. Ті рішення, які є ефективними з економічної точки зору, далеко не так раціональні із соціальних позицій, і навпаки. Пасажирські транспортні підприємства або працюють на власні економічні інтереси (підприємницький сектор), або виконують формально державне замовлення органів місцевого самоврядування і державної системи (муніципальні підприємства). «Формальність» виражається в обов'язку виконання замовлення при одночасному обмеженні засобів фінансування обсягу робіт. Звідси виникає тенденція до зниження якості обслуговування населення, тобто соціальної характеристики.

МГПТ залишається тією галуззю економіки, в якій максимальною мірою виражаються соціальні інтереси. Розвиток МГПТ стає визначальним чинником формування транспортної політики регіонів України і є невід'ємною частиною сучасного міста. Протягом зазначеного періоду часу економічного розвитку в Україні тенденції на пасажирському транспорті визначалися перевищенням питомої ваги в загальному обсязі надаваних транспортних послуг частки автомобільного транспорту. Так, автомобільним транспортом перевозиться 89,9% пасажирів, а його пасажирообіг складає 48,6% від загального [7, с. 18]. Таке положення зберігається і нині в цілому по Україні. У структурі пересувань домінують трудові поїздки, але не втратили свого актуального значення і соціально-культурні переміщення.

Розглядаючи сучасні тенденції розвитку систем транспортного обслуговування можна констатувати той факт, що там, де функціонує міське електротранспорт, значно збільшилась частка масових перевезень (у ряді міст до 80%), здійснюваних ним на основі державної підтримки. Така ситуація обґрунтовується трьома основними причинами: по-перше, гнучкішими можливостями автобусного парку в плані пристосування до мінливих запитів споживача, і отже, до самостійного господарювання; по-друге, наявністю достатнього правового поля для переходу автобусного парку на комерційну форму проведення діяльності; по-третє, електротранспорт має яскраво виражену перевагу соціального плану – екологічну безпеку.

На нашу думку, системний підхід до вирішення проблеми вдосконалення регулювання діяльності МГПТ припускає виділення наступних етапів дослідження:

- структурний опис об'єкта, дослідження з виокремленням причинно-наслідкових зв'язків між окремими ланками;
- визначення пріоритетних цілей відповідно до означеного напрямку досліджень;
- обґрунтування наукового апарату комплексного вирішення проблеми.

Для системного підходу характерна наявність стандартних елементів, які практично завжди є у вирішенні проблеми. Сполучення виокремлених компонентів у певній послідовності, обумовленій структурою і характером змін в аналізованій галузі, приводить її до системного вирішення.

Система транспортного обслуговування населення міста може бути представлена у вигляді двох підсистем: регулюючої і регульованої.

Регулююча підсистема розуміється як сукупність структурних елементів, що забезпечують корекцію діяльності виконавців транспортного обслуговування населення у напрямі досягнення поставлених місії, цілей і задач.

Дана підсистема визначається композицією двох складових (рівнів). До першого рівня відносяться органи, які виконують безпосередні функції регулювання діяльності МГПТ (департамент ЖКГ і транспорту, муніципальне управління, комісії з транспортного обслуговування, створені при муніципалітетах міста). Другим рівнем є адміністративні органи, які контролюють дотримання правових норм системою МГПТ у життєдіяльності міста (РТІ, ДАІ, податкові органи, економічний нагляд і т. д.).

До регульованої підсистеми входять усі елементи, що реалізують цільове призначення системи МГПТ, тобто зайняті транспортним обслуговуванням населення. До них відносяться: автотранспортні підприємства (автобусні, таксомотори) різних форм власності; підприємства з технічного обслуговування і ремонту автотранспорту; державні і муніципальні підприємства міського електротранспорту (наземного і підземного); підприємства з обслуговування електрогосподарства; автодорожні підприємства та ін.

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

## **Висновок**

Як свідчить аналіз вітчизняного і зарубіжного досвіду розвитку систем міського громадського пасажирського транспорту це протиріччя вирішується на користь пріоритету соціальної значущості над економічною доцільністю. Таким чином, перший висновок який треба зробити з аналізу системи міського громадського пасажирського транспорту, що це система більшою мірою соціальна. Природно, визначення пріоритету соціальної значущості системи над її економічною складовою не означає відсутності необхідності досягнення високих економічних показників діяльності системи. Навпаки, враховуючи високий рівень соціальної значущості системи міського громадського пасажирського транспорту, необхідно прагнути до підвищення її економічної ефективності, а соціальний чинник відіграє роль своєрідних обмежень, які не можуть бути змінені на користь економічної ефективності системи.

## **Список літератури**

1. Троицкая Н.А. Единая транспортная система: Учебник [Текст] / Н.А. Троицкая, А.В. Чубуков. – М.: Академия, 2003. – 238 с.
2. Загальний курс транспорту: Навч. посібник [Текст]/ М.І. Міщенко, А.В. Хімченко, І.Ф. Вороніна, Ф.М. Судак. – Донецьк: Норд-Прес, 2010. – 323 с.
3. Гнедіна К.В. Громадський транспорт в містах України: проблема якості транспортних послуг / К.В. Гнедіна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.confcontact.com/2009kach/gnedina.php>

4. Роль НТП в совершенствовании транспортного обслуживания пассажиров [Текст] / Мат. семинара. – М.: МДНТП, 1987. – 135 с.
5. Логистика: Общественный пассажирский транспорт: Учебник [Текст] / Под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М.: Экзамен, 2003. – 222 с.
6. Пасажирські автомобільні перевезення: Навч. посіб. [Текст] / Уклад. М.Г. Босняк. – К.: Слово, 2009. – 271 с.
7. Савенко В.Я. Транспортні шляхи сполучення: Підручник [Текст] / В.Я. Савенко, В.А. Гайдукевич. – К.: Арістей, 2005. – 255 с.
8. Основи економіки транспорту: Підручник [Текст] / В.І. Щелкунов, Ю.В. Кулась, Л.Г. Зайончик та ін. – К.: Кондор, 2011. – 392 с.
9. Варелопуло Г.А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте [Текст] / Г.А. Варелопуло. – М.: Транспорт, 1990. – 207 с.
10. Мазикін Ю.Н. Реформирование общественного пассажирского транспорта: трамвайно-торллейбусного и автомобильного [Текст] / Ю.Н. Мазикін, В.И. Пирогов. – М.: ООО Издательско-консалтинговая компания «Дека», 2001. – 250 с.
11. Парахина В.Н. Управление развитием пассажирского транспорта как социально-экономической подсистемой города [Текст] / В.Н. Парахина. – СПб: Изд-во СПбГИЭА, 1999. – 172с.
12. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективность работы автобусов [Текст] / Под ред. А.М. Большакова. – М.: Транспорт, 1981. – 206 с.
13. Грабельніков В.А. Система міського пасажирського транспорту як об'єкт управління [Текст] / В.А. Грабельніков // Наукові праці: науково-методичний журнал. – Вип. 182. Т. 194. Державне управління. – Миколаїв: Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2012. – С. 118-122.
14. Котлер Ф. Основы маркетинга [Текст] / Ф. Котлер. Перевод с англ. / Общ. ред. Е.М. Пеньковой. – М.: Прогресс, 1990. – 736 с.
15. Громов Н.Н. Управление на транспорте: Учебник [Текст] / Н.Н. Громов, В.А. Персианов. – М.: Транспорт, 1990. – 336 с.
16. Абалкин Л.И. Диалектика социалистической экономики [Текст] / Л.И. Абалкин. – М.: Мысль, 1981. – 352 с.

**Грабельніков В.А., Шевченко А.В. Организация регулирования системой городского общественного пассажирского транспорта**

***Аннотация.** В статье определены основные виды городского общественного пассажирского транспорта. Проведен анализ подходов к регулированию городского общественного пассажирского транспорта. Раскрыта суть системного подхода к управлению городским общественным пассажирским транспортом. Определены пути совершенствования регулирования деятельности городского общественного пассажирского транспорта.*

***Ключевые слова:** транспорт пассажирский, подход системный, система транспортная, управление*

**Grabelnikov V.A., Shevchenko O.V. Organization of regulation in urban public passenger transport**

***Abstract.** In the article defines the main types of city public passenger transport. The analysis of the approaches to regulation the city public passenger transport. Disclosed point of system approach of city public passenger transport management. Determined ways of improving the management of urban public passenger transport.*

***Keywords:** passenger transport, systematic approach, transport system, management*

Стаття надійшла до редакції 01.12.2013 р.