

ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА ТА УПРАВЛІННЯ ПОПИТОМ
НА ПОСЛУГИ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Лудченко Я.О., кандидат економічних наук

Третьяков І.М., кандидат економічних наук

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими і практичними завданнями.

Стратегічні проблеми ефективного функціонування міського пасажирського транспорту в останні роки не тільки не були вирішені, а й набули критичного стану. Загальний розвиток вулично-шляхової мережі не відповідає сучасним темпам автомобілізації міста, некерований трафік, відсутність об'їзних автодоріг та мостів, як межах міста, так і за межами міської забудови для руху транзитного транспорту, зумовили критичний рівень дефіциту пропускну здатності основних вулично-шляхових магістралей, що призвело, навесні поточного року, до ситуації транспортного колапсу.

Сучасний рівень соціально-економічного розвитку Київського регіону вимагає суттєвої оптимізації вітчизняної системи управління транспортними системами та її максимальної адаптації до вимог європейських стандартів надання транспортних послуг в межах міських агломерацій. Створенням сучасної, адекватної до функціонування і розвитку в ринкових умовах моделі управління регіональними транспортними комплексами має стати однією із складових економічна стратегія органів державного управління та місцевого самоврядування. Важливою особливістю функціонування міського громадського транспорту в ринкових умовах стало те, що органи місцевої влади і транспортні підприємства приречені знаходити рівновагу між соціальною необхідністю збереження низько рентабельних і збиткових маршрутів та економічними інтересами транспортних операторів всіх форм власності.

Забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку Київської агломерації, підвищення якості життя населення передбачає, зокрема, в найближчій перспективі формування сучасної транспортної політики, яка має за мету значне підвищення ефективності функціонування міського транспортного комплексу, вдосконалення методів і засобів управління ним, зокрема, впровадження елементів транспортної логістики та методів управління попитом на транспортні послуги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблем.

Проблематика розробки методологічних засад транспортної політики і формування сучасних систем управління транспортними комплексами займає важливе місце в дослідженнях та публікаціях вітчизняних і зарубіжних вчених: Алампієва П., Ачкасова А., Бандури С., Бакаєва О., Бугроменко В., Вакарчука І., Ваксмана А., Винокурова Е. Воркут Т., Донченко В., Дьоміна М., Джабралієва М., Зайончика Л., Левковця П., Левітана Я., Марунича В., Осетріна М., Рейцена Є., Ревенко В., Редзюка А., Пирожкова С., Салія І., Тургель І., Штанова В., Щербинина О., Броддуса А, Менона Г., Літмана Т., Фішельсон М. та інших. Дослідження передового вітчизняного та зарубіжного досвіду дали змогу визначити основні напрями реформування транспортної політики та регулювання попиту на послуги міського транспорту.

Формування мети (постановка завдання). Головною метою реформування сучасної системи управління транспортним комплексом є забезпечення реалізації політики сталого розвитку київського регіону створення умов для ефективного та безпечного переміщення людей і вантажів при забезпеченні пріоритету громадського транспорту. Розвиток транспортної інфраструктури має стимулювати соціально-економічний розвиток міста, покращення його іміджу, підвищення якості транспортного обслуговування в окремих районах міста та Київської агломерації, забезпеченні, в існуючих та очікуваних економічних умовах, постійного зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на довкілля.

Створення динамічно розвинутої, стійко функціонуючої, збалансованої, екологічно орієнтованої міської транспортної системи, що відповідає потребам населення та доступної всім його верствам, включаючи малозабезпечені, є необхідною умовою стабілізації й підйому економіки, розвитку соціальної інфраструктури, підвищення рівня життя.

Виклад основного матеріалу з обґрунтуванням отримання наукових результатів дослідження.

Транспортна політика багато в чому визначається специфічною місією транспорту на кожному відрізку історичного розвитку. Йдеться про відпрацювання зрозумілої, прозорої і загальноприйнятої

ідеї, яка визначає цільовий вектор всієї політики управління і регулювання транспортних послуг. Міський транспорт є найважливішою ланкою регіональної господарської системи, що багато в чому визначає як розвиток його економіки, так і рівень добробуту населення. Вирішення завдань забезпечення подальшого економічного зростання Столичного регіону і підвищення якості життя його населення передбачає в найближчій перспективі значного підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу, вдосконалення методів і засобів управління ним. Кажучи про поліпшення роботи транспорту, необхідно відзначити не лише важливість покращення показників, що традиційно характеризують обсяги та якість виконання транспортних послуг, але й важливість скорочення суспільних втрат, що супроводжують викликаються транспортну діяльність: дорожньо-транспортна аварійність, забруднення довкілля, транспортні затримки в містах і на приміських магістралях, руйнування транспортної інфраструктури, що не компенсується споживачами, в процесі її експлуатації тощо.

Європейська конференція Міністрів транспорту (ЕКМТ СЕМТ/ СМ (2001) 12 у документі "Реалізація стійкої міської транспортної політики" визначила, що стійка робота транспорту пов'язана з поліпшенням якості життя міського населення, включаючи забезпечення транспортної доступності міських територій, високої якості транспортних послуг, чистоти повітря, дружнього міського середовища і економічного процвітання, без нанесення шкоди здоров'ю людей і довкіллю, без виснаження не поновлюваних природних ресурсів.

До стійких транспортних систем відносять будь-який спосіб або організаційну форму пересування, які дозволяють понизити рівень негативного впливу на довкілля, системи міського транспорту, які є найбільш економічними, сприяють збереженню природного простору і пропаганді здорового способу життя.

Стійкі транспортні системи позитивно впливають на екологічний, соціальний і економічний стан територій стійкості, в межах яких вони функціонують. Транспортні системи існують для забезпечення соціальних і економічних зв'язків, і люди активно опановують сучасні засоби підвищення транспортної мобільності. Проте переваги підвищення транспортної мобільності населення необхідно оцінювати з врахуванням екологічних, соціальних і економічних проблем, які створюють сучасні транспортні системи, які «забезпечують» 20–25 % світового вжитку енергії і викидів вуглекислого газу, викиди парникових газів від транспорту зростають швидшими темпами, ніж в будь-якому секторі економіки, автомобільний транспорт є однією з основних причин локального забруднення повітря і утворення смогу. Соціальна плата за використання транспортних систем включає ДТП, зниження фізичної активності, соціально-економічні втрати від зростання маятникової міграції, підвищення цін на паливо. Необхідно підкреслити, що багато з цих негативних наслідків лягає непропорційним тягарем на соціальні групи які у значно меншій мірі є споживачами транспортних послуг.

Традиційні методи планування підвищення транспортної мобільності населення, як правило, неадекватно враховують віддалені наслідки. Виходячи з того, що реальна мета міського транспорту – максимальне забезпечення доступу до центрів соціальної і ділової активності, товарів і послуг, необхідно використовувати сучасні методи підвищення транспортної доступності при одночасному зниженні негативних екологічних і соціальних наслідків.

Регіони, які успішно підвищують стійкість своїх транспортних систем, здійснюють це в рамках комплексних соціально-економічних програм формування динамічних, зручних для проживання, стабільних територій.

Рівень розвитку та ефективність функціонування міських транспортних систем, в першу чергу, визначається процесом некерованої автомобілізації і успішністю вирішення пов'язаних з ним проблем. Постійно зростає доля перевезень особистим автотранспортом в загальному об'ємі пасажирських перевезень (у Києві вона досягає 18-20%). Такі показники, як рівень забезпечення транспортної мобільності і рівень транспортної доступності, стають найважливішими показниками якості життя населення Київської агломерації, де проживає не більш 10% населення країни і зосереджена майже п'ята частина її автомобільного парку.

Неконтрольоване зростання обсягів автомобільних перевезень і дорожнього руху, відбувається в умовах катастрофічного відставання темпів розвитку дорожньої інфраструктури. Так, у Київській агломерації щорічне зростання автомобільного парку випереджає темпи будівництва і реконструкції вулично-шляхової мережі (ВШМ), принаймні, на порядок. Це вже призвело до граничного перевантаженості ВШМ, основних магістралей на підходах до них, до регулярних і повсюдних порушень нормальних режимів руху транспортних потоків, утворення заторів, тобто до ситуації перманентного транспортного колапсу.

Таким чином, можна констатувати, що автомобільні "пробки" набувають статусу однієї з найбільш гострих соціально-економічних проблем української столиці. Результати соціологічних досліді-

джень проведених на початку XXI сторіччя, засвідчують, що в системі соціальних пріоритетів киян транспортні проблеми взагалі не входили до кола найбільш актуальних і займали лише 11 місце. На сьогодні абсолютна більшість киян та гостей столиці вважають їх найбільшою проблемою. Перевантаженість ВШМ безпосередньо впливає і на екологічну ситуацію, бо призводить істотного збільшення споживання палива і, відповідно, до збільшення викидів парникових газів. Робота вулично-дорожніх мереж в режимі критичного перевантаження і постійних заторів веде також до загального зростання числа ДТП, загиблих і травмованих.

Очевидною причиною перевантаженості ВШМ і утворення заторів є невідповідність пропускної спроможності існуючої дорожньої інфраструктури вимогам, які до неї пред'являє постійно зростаючий рівень попиту на транспортні послуги. Так, загальна площа вулично-шляхової мережі м.Києва не перевищує 2% території, тоді як за розрахунками фахівців для нормального функціонування мегаполісу цей показник повинен складати від 15 до 20% загальної площі міста.

З економічної точки зору пропускну спроможність міської ВШМ доцільно розглядатися як деякий чітко обмежений ресурс. Ситуація дефіциту пропускної спроможності може бути вирішена двома шляхами: збільшенням рівня пропозиції або зменшенням рівня попиту.

Пропускна спроможність ВШМ залежить від:

- планувальної структури вулично-дорожньої мережі;
- геометричних параметрів окремих елементів дорожньої інфраструктури;
- схем організації дорожнього руху;
- експлуатаційного стану ВШМ.

Рівень попиту на пасажирські транспортні перевезення обумовлений:

- планувальною структурою міста в цілому, і окремих об'єктів жилою, торгівельної, виробничої і соціальної сфери;
- станом економіки міста, включаючи такі показники, як кількість робочих місць, розташування центрів трудової і соціальної активності;
- реальним рівнем автомобілізації населення.

Збільшення пропускної спроможності ВШМ може бути здійснене за рахунок:

- розвитку ВШМ, в т.ч. реконструкції існуючих і будівництва нових об'єктів дорожньої інфраструктури;
- оптимізації використання пропускної спроможності існуючої дорожньої інфраструктури методами і засобами організації дорожнього руху;
- проведення ефективної політики паркування, що дозволяє вивільнити резерви пропускної спроможності ВШМ шляхом запобігання масовій неорганізованій парковці автомобілів на проїжджій частині;
- інформаційного забезпечення водіїв і пасажирів, що дозволить оперативно реагувати на непередбачені зміни дорожньої ситуації;
- вдосконалення організації вантажних перевезень в межі міста і на прилеглих територіях, шляхом оптимізації розташування складів і терміналів, виділення "спеціалізованих" ділянок дорожньої мережі для вантажного руху, і так далі.

Регулювання рівня попиту на послуги МПТ може бути здійснене за рахунок:

- заходів у сфері містобудівного планування, покликаних забезпечити максимальну транспортну самодостатність окремих міських районів і запобігти "розповзанню" міських територій;
- введення адміністративних і фіскальних обмежень на рух МПТ по окремих міських територіях;
- впровадження основних засад європейської політики паркування, які передбачають суттєві адміністративні і фіскальні обмеження кількості паркомісць;
- розвитку громадського пасажирського транспорту і підвищення якості його послуг;
- інформаційного забезпечення учасників руху, покликаною забезпечити більш рівномірний розподіл транспортних потоків по ВШМ.

Серед вищеназваних напрямів будівництво нових і реконструкція існуючих об'єктів дорожньої інфраструктури є найбільш очевидним і кардинальним вирішенням проблеми перевантаженості ВШМ. Негативними сторонами є висока капіталоємність, необхідність значних витрат часу, а також суттєва обмеженість міських територій (особливо у центральній частині міста), придатних для розширення дорожньої інфраструктури. В умовах стійкого зростання автомобільного парку подібні рішення, на жаль, не дозволяють повністю усунути розрив між пропускну спроможністю ВШМ і рівнем попиту на транспортні перевезення. Більш того, будівництво нових об'єктів дорожньої інфраструктури у багатьох випадках наводить до стрибкоподібного зростання на них обсягів перевезень,

яке швидко поглинає додаткову пропускну спроможність і зводить до мінімуму позитивний ефект дорожнього будівництва. Це явище відоме як "міська індуктивна мобільність".

З представленого переліку, слід зупинитися детальніше на одному з найважливіших методів регулювання транспортного попиту – на введенні адміністративних, фізичних і фіскальних обмежень на використання МПТ. Нинішня проблема перевантаженості ВШМ і її переростання у ситуацію перманентного транспортного колапсу дозволяє стверджувати, що її кардинальне вирішення без введення (в тій чи іншій мірі) подібних обмежень є неможливим, не дивлячись на явну непопулярність подібних заходів серед частини населення.

Органи державної влади та місцевого самоврядування, реагуючи на видимі ознаки транспортного колапсу, намагаються боротися безпосередньо з ними, а не з причинами, що їх викликають. Заходи по обмеженню використання МПТ не лише дозволять суттєво знизити рівень завантаження вулично-дорожньої мережі, але й позитивно впливають на стан довкілля і рівень безпеки дорожнього руху. Крім того, різні типи фіскальних обмежень дозволять отримати додаткові надходження до міського бюджету. Ці кошти при умові їх цільового використання можуть бути направлені для удосконалення роботи громадського пасажирського транспорту, поліпшення організації дорожнього руху, розвитку шляхової інфраструктури тощо.

Обмежувальні заходи можуть застосовуватися у формі адміністративної заборони на в'їзд і паркування транспортних засобів, на окремі території та об'єкти дорожньої інфраструктури або у формі введення плати за в'їзд і паркування на певних територіях. Міжнародний досвід застосування подібних обмежень свідчить, що вони є швидкодіючим і ефективним засобом вирішення проблеми перевантаження вулично-шляхової мережі. Так, в Лондоні впровадження системи збору плати за в'їзд до центру міста (congestion charging) привело до зниження інтенсивності транспортних потоків в зоні дії обмежень на 20-30% і до суттєвого зростання швидкості транспортного сполучення.

Суттєвими недоліками обмежувальних заходів є їх крайня непопулярність, необхідність складних технічних засобів для контролю за дотриманням обмежень, а також можливість того, що їх введення, у деяких випадках, може привести не до зниження інтенсивності трафіку, а до простого перерозподілу транспортних потоків по дорожній мережі, внаслідок чого перевантаженими можуть стати об'єкти дорожньої інфраструктури на кордонах зони дії обмежень.

Ефективність введення обмежень на рух автотранспорту значною мірою визначається пакетом супутніх додаткових заходів, таких, як вдосконалення роботи суспільного транспорту, перерозподіл дорожнього простору між різними категоріями користувачів, вдосконалення політики в області містобудування і землекористування і так далі

Як засвідчує міжнародний і вітчизняний досвід, проблема перевантаженості ВШМ у мегаполісах містах не може бути успішно вирішена за рахунок впровадження окремих рішень або навіть реалізації окремих напрямів. Міська вулично-дорожня мережа, що працює в режимі перевантаження, може бути приведена в режим «нормального» функціонування (тобто в режим, що забезпечує деякі задані показники якості дорожнього руху, такі, наприклад, як швидкість трафіку, гарантованість доставки і ін.) лише за умови комплексного впровадження погодженого вживання деякого пакету заходів по всіх перерахованих напрямках:

- вдосконалення містобудівного планування і підвищення ефективності містобудівної політики;
- будівництво і реконструкція дорожньої інфраструктури;
- вдосконалення логістики і організації перевезень на вантажному автотранспорті;
- вдосконалення роботи громадського пасажирського транспорту;
- вдосконалення організації дорожнього руху;
- реалізація основних засад європейської політики паркування;
- введення обмежень на рух автотранспорту.

Організація скоординованої та результативної роботи по визначених напрямках вимагає розробки єдиних міських транспортних програм. Розробка і реалізація подібних планів повинні передбачати тісну взаємодію і координацію органів влади, що здійснюють державне регулювання, управління, контроль і нагляд у відповідних сферах.

Як показує міжнародна практика, необхідність подібної взаємодії і координації повинна мати правову основу, тобто бути закріпленою на законодавчому рівні. На законодавчому рівні мають бути закріплені додаткові повноваження і права органів місцевого самоврядування, пов'язані з реалізацією заходів, передбачених міськими та регіональними транспортними програмами, зокрема, введення обмежень на рух автотранспорту, встановлення платності в'їзду на окремі території, на проведення «транспортної експертизи» інфраструктурних і інвестиційних проектів у сфері міського будівництва тощо.

На загальнодержавному рівні доцільно встановити єдині вимоги до структури і загального вмісту регіональних і міських транспортних програм, порядку їх розробки, узгодження, експертизи і затвердження. Найголовнішою умовою реального позитивного впливу цих документів має стати чітке визначення механізмів їх фінансування та безпосереднє узгодження з програмами містобудівного зонування, планами забудови міських територій і надання дозволів на будівництво.

Для транспортного планування в більшості країн ЄС в даний час характерні наступні основні риси, які знайшли відображення в комюніке «На шляху до цільової стратегії розвитку міського місця існування» (11.01.2004), яке, зокрема, передбачає делегування повноважень по розробці і здійсненню транспортних планів і транспортної політики регіональним властям і муніципалітетам. Місцеві власті беруть на себе відповідальність за розробку транспортних планів і програм, покликаних забезпечити ефективну роботу транспорту на підвідомчих їм територіях, а також наділяються всіма повноваженнями, необхідними для проведення цих планів в життя.

Практика законодавчого закріплення необхідності координації планів розвитку міського транспорту з планами у сфері містобудування, землекористування і охорони довкілля існує в переважній більшості країн – членах ЄС.

Транспортна ситуація, що складається в даний час у найбільших містах України, є результатом відсутності чіткої стратегії у вирішенні транспортних і безпосередньо пов'язаних з цим проблем. При цьому під стратегією розуміється науково-обґрунтована програма дій з реалізації принципів комплексного соціально-економічного регіонального і міського розвитку.

Місцеві органи виконавчої влади, реагуючи на видимі ознаки транспортного колапсу, намагаються боротися безпосередньо з ними, а не з причинами, що їх викликають. В зв'язку з цим доцільно сформулювати загальні підходи до розробки та реалізації транспортних програм, що дозволяють реалізувати принципи стійкого функціонування регіональних і міських транспортних систем.

Комплексність вирішення транспортних проблем на регіональному та міському рівнях передбачає: облік всіх чинників, що впливають на формування транспортного попиту і транспортних потоків; дослідження всіх аспектів функціонування міських транспортних систем; забезпечення міжвідомчого підходу до вирішення транспортних проблем; контрольована координація діяльності органів управління транспортом, містобудівних і природоохоронних органів виконавчої влади; боротьба з причинами виникнення транспортних проблем, а не з їх наслідками (регулювання і оптимізація попиту на автомобільні перевезення, оптимізація використання існуючих провізних можливостей ВШМ і транспорту в цілому; розгляд пропускної спроможності ВШМ як обмеженого ресурсу загального користування, по аналогії з ресурсами інших комунальних інфраструктур із застосуванням необхідних процедур регламентації і узгодження з боку корпоративних користувачів; субсидіарність при реалізації скоординованих, взаємодоповнюючих і, як наслідок синергічних заходів транспортної політики; розгляд обмежень на трафік і паркування автомобільного транспорту як один з основних заходів «стійкої» міської транспортної політики; ухвалення рішень в області вдосконалення роботи міських транспортних систем на основі їх комплексного обстеження, моделювання і техніко-економічного аналізу очікуваної ефективності пропонованих заходів.

Однією з обов'язкових умов розробки регіональних і міських транспортних програм має стати є застосування методів транспортної логістики та моделювання функціонування міської транспортної системи, які повинні передбачати наступні взаємозв'язані стадії:

- моделювання транспортного попиту населення і економіки міста;
- моделювання руху транспортних потоків по ВШМ міста;
- оцінку якості руху транспортних потоків;
- оцінку ефективності окремих заходів і комплексу заходів;
- вибір оптимального комплексу заходів і оцінка результатів його впровадження.

Досягнення цілей стійкої міської транспортної політики неможливе без чіткого формулювання і обґрунтування комплексу заходів. Як вихідна база розробникам необхідний повний перелік можливих заходів міської транспортної політики з попередньо визначеною, на основі зарубіжних і вітчизняних досліджень, оцінкою їх ефективності (досить постійно конструювати власний «національний» велосипед).

Висновки

Однією з найбільших проблем на шляху до впровадження стійкої транспортної політики є невідсутність бюджетних видатків або нестача рухомого складу, а вкрай незадовільний процес запровадження нових управлінських технологій, повільний процес якісного кадрового оновлення міської влади, низький рівень використання нових організаційних та фінансових інструментів, традиційне бажання вирішувати всі проблеми на організаційно-адміністративному рівні. Головна перешкода на цьому шляху

це відсутність загального політичного бачення, яке місто ми проектуємо на майбутнє (на 10-20-50-100 років вперед) і відповідно, яких цілей має досягати регіональна транспортна система в майбутньому, щоб забезпечувати його розвиток. Мало зафіксувати реальні тенденції цього розвитку, необхідно поставити загальну мету розвитку міста, цілі розвитку транспорту як єдиної системи, і дати відповідь на просте питання – а куди власне має розвиватися транспортна сфера, які види транспорту ми будемо розвивати в першу чергу? Стратегічною метою в цьому напрямку має стати розробка національної стратегії сталої міської мобільності на основі зміни транспортної парадигми.

Національна стратегія сталої міської мобільності передбачає: комплексний аналіз проблемної ситуації; виявлення інституційних, нормативних та імплементаційних бар'єрів; визначення пріоритетів у таких сферах, як запобігання трафіку, управління попитом на транспортні послуги, регулювання системи паркування, модальне переведення трафіку до сталих форм мобільності та покращення екологічної, соціальної та економічної якості транспортних засобів; залучення громадськості і всіх зацікавлених сторін, чітке визначення потенційних джерел фінансування

Пріоритет в оцінці ефективності реалізації стійкої транспортної політики віддається показникам суспільної ефективності, що дозволяє найбільше повно оцінити соціально-економічні наслідки від її реалізації. Реалізація основ сучасної транспортної політики дозволить зміцнити позиціонування міського пасажирського транспорту в якості системоутворюючого фактора та сприяти рішенню проблеми удосконалення взаємодії різних видів транспорту в рамках єдиної транспортної системи.

Європейський досвід впровадження стійкої транспортної політики дають підстави стверджувати, що динамічний розвиток міських та регіональних транспортних систем можливий за двох обов'язкових умов: зміни загального проектного бачення транспорту як транспортної інфраструктури з боку міської влади та відповідної зміни політики щодо транспорту в області фінансів, менеджменту, концептуальних підходів до головних напрямків роботи влади з транспортом. Широка участь громадськості, транспортних компаній, конкретних груп користувачів транспортної системи, інших інституційних суб'єктів у процесі планування транспортних систем повинно забезпечити адекватне відображення потреб усіх учасників дорожнього руху і споживачів транспортних послуг.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Ванер А. Стратегія урбаністичного майбутнього Києва // Майбутнє ще можна збудувати: внесок до дискусії про сталу міську мобільність в Україні. К.-2011, www.ua.boell.org, info@ua.boell.org
2. Донченко В. Транспортная политика и проблемы устойчивого развития <http://www.omnibus.ru/technology/technology6/>
3. Концепція державної політики в сфері автомобільних пасажирських перевезень. А.М.Редзюк, В.Ф.Штанов / Автошляховик України №4, 2000, С.2-7.
4. Невелєв О.М., Стичинський С.Л., Третьяков І.М. Програма розвитку транспортного комплексу м. Києва на період до 2010 року. – К.: НДІСЕП, 2002. – 162 с.
5. Рейцен Є.О., Бурба І.О. Місто – транспорт – економіка // Містобудування та територіальне планування. – К.: КНУБА, 2002. вип.12. – С.126-132.
6. Радченко Н.Е. Стратегія і тактика підвищення синергізму формування транспортних систем на регіональному рівні // Системотехнические основы полидименсионального формирования синергетического инвестиционного цикла в строительной отрасли: материалы междунар. науч.-практ. конф. – Х.: ХНАГХ, 2007. – С. 154-155.
7. Транспортне обслуговування населення як фактор сталого розвитку міста. Б.М.Абрамович, В.С.Маруніч, І.М.Вакарчук, О.М.Смоловик, А.І.Ворон / Автошляховик України №3, 2002, с.11-13.
8. Третьяков І.М. Основні проблеми та напрями розвитку інженерно-транспортної інфраструктури м.Києва/ „Економічний часопис ХХІ” №4, 2004, с. 36-38.
9. Устойчивая транспортная политика. Европейская конференция министров транспорта (СЕМТ/СМ(2000) 1 FINAL///www.internationaltransportforum.org/

РЕФЕРАТ

Лудченко Я.О., Третьяков І.М. Транспортна політика та управління попитом на послуги міського пасажирського транспорту / Вісник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вип. 26.

У роботі сформульовані методологічні засади формування стійкої транспортної політики в умовах некерованої автомобілізації та необхідності впровадження системи управління попитом на транспортні послуги.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: Транспортна політика, економіка транспорту, транспортні послуги, послуги міського пасажирського транспорту.

ABSTRACT

Ludchenko Y., Tretyakov I., Transport policy and demand management for urban passenger transport
Theoretico-methodological bases of stable transport foundation policy in uncontrolled automobilization and the necessity of inculcation the management of transport service / Visnyk NTU. – K.: NTU. – 2012. – Vol. 26.

KEYWORDS: Transport policy, economics of transport, transport services, urban passenger transport.

РЕФЕРАТ

Лудченко Я.А., Третьяков И.М., Транспортная политика и управление спросом на услуги городского пассажирского транспорта / Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

В работе сформулированы методологические основы формирования устойчивой транспортной политики в условиях неконтролируемой автомобилизации и необходимости внедрения системы управления спросом на транспортные услуги.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Транспортная политика, экономика транспорта, транспортные услуги, услуги городского пассажирского транспорта.

УДК 338.47

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ м. КИЄВА

Третьякова А.І.

Постановка проблеми Транспорт є найважливішою ланкою господарської системи столиці, багато в чому визначаючим як розвиток її економіки, так і рівень добробуту населення. Рішення задач забезпечення подальшого економічного зростання та підвищення якості життя населення потребує в найближчій перспективі значного підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу, вдосконалення методів і засобів управління.

Автомобілізація та супутній їй ріст обсягів руху автотранспорту грають в цілому позитивну роль у розвитку економіки і суспільства. Однак без відповідного інфраструктурного забезпечення вони породжують ряд серйозних проблем в області дорожнього руху, які мають великі наслідки для соціальної та економічної сфери [3, 5].

Особливо гостро ці проблеми проявляються в великих містах, дорожні мережі яких формувалися в минулі роки виходячи з нормативного рівня 170-180 автотранспортних засобів на 1000 жителів. На сьогоднішній день, на жаль, при існуючому і перспективному рівні автомобілізації суспільства пропускна здатність київських доріг недостатня. Стратегічне рішення зазначених проблем має бути спрямована на здійснення інтегрованої політики в галузі транспорту, містобудування та землекористування.

Місцеві органи влади, реагуючи на видимі ознаки транспортного колапсу, який останнім часом не покидає столицю, робить певні кроки, але вони спрямовані на боротьбу безпосередньо з ними, а не з причинами, які їх викликають.

Проблеми в розвитку транспорту підсилюють інфраструктурні обмеження, створюють загрозу уповільнення соціального розвитку та формування єдиного економічного простору. Їх якнайшвидше вирішення стає особливо важливим в умовах переходу міської економіки у фазу стійкого зростання.

Ще однією причиною й однією з проблем слабого розвитку транспортної інфраструктури міста Києва є відсутність стратегічного дорожньо-транспортного документа, який би відповідав всім необхідним вимогам.

На даний момент потрібна розробка та прийняття середньострокових програм з розвитку транспортної інфраструктури та дорожньої мережі. Розробка таких програм, а в особливості програм з об'єктивно вимушеними розбіжностями з положеннями діючих генеральних планів, вимагає ґрунтовного перегляду сформованої системи транспортного планування, серйозних фінансових витрат і часу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що проблеми функціонування транспортної системи України досить широко висвітлюються у публікаціях вітчизняних науковців, зокрема Дьоміна М., Зеркалова Д., Салія І., Карпінського Б., Новикової А., інших.

Метою статті є дослідження транспортної інфраструктури м. Києва, її переваженість, проблеми та перспективи розвитку.