

Фірман Н.
студентка
Вашків О. П.

кандидат економічних наук, доцент
Тернопільський національний економічний університет

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

В інфраструктурі міста громадський транспорт є одним з найважливіших елементів, який відіграє провідну роль у її розвитку. Ефективне функціонування громадського транспорту сприяє соціальному та економічному зростанню міста й передбачає всебічне задоволення потреб містян у високоякісних транспортних послугах, що й обумовлює актуальність задекларованої проблеми.

Управління розвитком громадського транспорту передбачає не лише забезпечення високого рівня послуг, але й міської мобільності. Відтак, у цій сфері варто виділити кілька стратегічних напрямів і цілей. По-перше, впровадження принципів сталої міської мобільності; по-друге, підвищення ефективності управління транспортною складовою інфраструктури міста; по-третє, неухильне зростання рівня безпеки дорожнього руху; по-четверте, розвиток громадського транспорту з одночасним зростанням простору для пересування пішоходів та інших видів транспорту [4].

Однією з визначальних характеристик, що повинна враховуватись в управлінні розвитком громадського транспорту є пряма залежність між віддаленістю від центру міста та рівнем доходів містян. У більшості випадків найдалі від «ділової» частини міста живуть кваліфіковані працівники, технічний персонал, службовці, управлінці, чиновники. Значна частина цих категорій людей працює у діловій частині міста – у банківських і фінансових установах, адвокатських і консультаційних конторах, рекламних агентствах, що розміщені в центральній частині міста. З іншого боку, багато видів виробничих підприємств, закладів оптової торгівлі та галузей, які потребують менш кваліфікованих працівників, розташовані у передмісті. Результатом цього є значна географічна розбіжність між робочими місцями та робочою силою в передмістях і центрі міста. Така ситуація вимагає налагодження ефективної транспортної системи для забезпечення необхідних перехресних перевезень пасажирів.

Проте потреба в ефективному громадському транспорті викликана не менш нагальними обставинами. Зручність, комфортність і швидкість переміщення є необхідною умовою активної участі населення у міському житті. Більшість культурних і соціальних імпрез у міському житті можуть ефективно реалізовуватись лише при наявності життєздатної транспортної системи. Театри, музеї, художні галереї, концертні зали, спортивні стадіони представляють собою неподільні блага, а отже, споживачі самі повинні добратися до них. З іншого боку, можливість здійснювати покупки в місті також передбачає наявність транспорту.

Зручності, обумовлені використанням особистого автотранспорту, спонукають багатьох жителів передмість вибирати саме цю форму пересування. Як наслідок – рівень пересування на особистих автомобілях різко зріс, у той час як використання громадського транспорту скоротилося. Поширення власного автотранспорту породило надзвичайно гострі проблеми із транспортними заторами, не кажучи вже про роль автомобіля в забрудненні атмосфери. Логічною відповіддю на транспортні затори бачиться у «розвитку мережі автомобільних доріг, насамперед автомагістралей та обходів населених пунктів» [3]. Проте такий підхід є, певною мірою, оманливим. Адже додаткові автостради сприяють зростанню ще більш віддалених передмість і збільшенню транспортних потоків. До проблеми заторів додаються проблеми з паркуванням автомобілів. Таке замкнене коло має й зворотний бік медалі, який виявляється у загальному погіршенні системи громадського транспорту у містах. Значна географічна розпорошеність населення у передмістях створює труднощі для систем громадського транспорту в організації інтенсивного руху, необхідного для його функціонування. Наочно проглядається причинно-наслідковий зв'язок – з одного боку, скорочення чисельності постійних пасажирів й збільшення витрат на одне перевезення, що вимагає підвищення плати за проїзд, а з іншого боку, погіршується якість засобів громадського транспорту і обслуговування. Відтак, багато містян воліє користуватися власними транспортними засобами, і, таким чином, процес поновлюється.

Одним з методів регулювання пасажиропотоків як у географічному аспекті, так і в часовому є диференційований підхід у встановленні плати за проїзд у громадському транспорті. При цьому слід зазначити, що визначення плати за проїзд на громадському транспорті ускладнений кількома моментами. Перший з них полягає у тому, що, хоча короткостроковий попит на пасажирські перевезення може бути нееластичним, довгостроковий попит, швидше за все, виявиться еластичним. Тобто безпосереднім і короткостроковим результатом підвищення плати за проїзд є збільшення загальної виручки і певною мірою тимчасове вирішення фінансових проблем системи громадського транспорту. Проте, в кінцевому підсумку через кілька років, коли пасажирі приймуть рішення про доцільність придбання власного автомобіля, або про об'єднання в групи для поїздки в одному автомобілі за одним маршрутом, або про зміну місця проживання та місця роботи, то попит на пасажирські перевезення виявиться еластичним за ціною, а більш висока плата за проїзд означатиме зниження загальної виручки підприємств громадського транспорту.

Другим проблемним моментом у встановленні плати за проїзд є «безліч пільгових категорій громадян, які мають право безоплатного проїзду, витрати транспортних підприємств на перевезення яких не в повному обсязі компенсуються з державного бюджету» [2].

Третім проблемним аспектом плати за проїзд є можливість врахування у тарифі ранкових та вечірніх годин пік. Йдеться про можливість застосовувати пікове ціноутворення, при якому плата була б вищою у години пік і нижчою в решту часу. Мета такого тарифу полягає в економічному витісненні тих категорій пасажирів, для яких необхідність поїздок у години пік є менш невідкладною і насущною. Так, для прикладу, у Тернополі окремі категорії

пільгових пасажирів можуть скористатися пільговим проїздом лише після 10 години ранку, що суттєво знижує пасажирське навантаження у пікові години перевезень. У цьому контексті важливим є «інформування клієнтів щодо пропонованих пакетів послуг, а також здійснення необхідного впливу на клієнтуру з метою залучення її до одержання якомога більших обсягів послуг» [1, с. 41].

Підсумовуючи, слід зазначити, що у питаннях розвитку громадського транспорту виникає багато проблем, коло вирішення яких з одного боку лежить у площині якості, комфорту, доступності та швидкості перевезень, з другого – у встановленні економічно-обґрунтованої плати за проїзд, яка б дозволяла не лише регулювати інтенсивність пасажиропотоків, а й забезпечувала ефективну діяльність підприємств громадського транспорту.

Список використаних джерел:

1. Вашків, О. П. Логістика як засіб ефективного управління у системі вантажних автоперевезень / О. П. Вашків // Вісник Тернопільської академії народного господарства. – Тернопіль : Економічна думка, 2002. – Випуск № 7/3. – С. 39–43.
2. Проект «Міський громадський транспорт в Україні» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/news/27947.html>
3. Розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
4. Транспортна революція в Стратегії розвитку Києва до 2025 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avk.org.ua/2016/11/transportna-revolutsiya-v-stratehiji-rozvytku-kyjeva-do-2025-roku>.