

СЕКЦІЯ 3

УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНИМ РОЗВИТКОМ

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ М. КИЄВА

О.Ю. ПАЛАНТ, докт.екон.наук.

Є.Н. ВОДОВОЗОВ, канд.екон.наук

Харківський національний університет міського господарства імені О.М.Бекетова

Як показали проведені дослідження, на даний момент існуюча мережа міського наземного електричного транспорту не обслуговує місто належним чином якнайменше з чотирьох причин. Перша: фрагментація надаваних транспортних послуг; друга: невідповідність та неузгодженість між пасажиропотоками, ємністю та періодичністю руху транспортних засобів; третя: існуючі маршрути не найкращим чином задовольняють наявний (та потенційний) попит на поїздки, четверта: недостатня кількість заходів, що впроваджують керівники транспортних підприємств, спрямованих на підвищення віддачі від підприємницької діяльності в загальному обсязі доходів підприємств, а також незначні зрушення в системі управління підприємствами, що передбачають передові підходи, методологію та новітні методики бізнес-адміністрування.

Мережа громадського транспорту Києва обширна та щільна, крім того, вона ще й дуже складна та має велику кількість маршрутів різних видів транспорту схожої протяжності, тобто таких, що дублюють один одного. Це обумовлено наявністю старих історично сформованих маршрутів, які не були видалені чи замінені, а додавання нових маршрутів відбувалося майже стихійно, переважно це автобусні маршрути приватних перевізників, які швидко та не затратно заповнили недоліки в плануванні маршрутів комунального транспорту.

Така ситуація негативно впливає на експлуатаційні витрати комунальних підприємств, тому що приватні перевізники, як правило, перевозять меншу кількість пільгових пасажирів. У результаті на комунальні підприємства покладається їх більша кількість, що знижує доходи комунальників від плати за проїзд. Зменшується й середня кількість пасажирів, що здійснюють оплату

за проїзд, на кожному маршруті. Крім того, маршрутні автобуси приватних перевізників – це зазвичай застарілі транспортні одиниці невеликої пасажиромісткості, що забруднюють повітря понад нормативу.

Будь-яка значна реорганізація громадського транспорту будь-якого міста і ідеалі повинна здійснюватись стратегічно та узгоджуватись з довгостроковими цілями міського перспективного планування. В умовах Києва ми бачимо можливості оптимізації громадського транспорту, якщо Київська міська держадміністрація забезпечить виконання наступних запропонованих заходів:

- стратегічне планування розширення мережі комунальних перевізників для задоволення збільшення попиту на транспортні перевезення з віддалених районів столиці (в зв'язку з передбаченим Генеральним планом розвитку міста зростанням чисельності населення саме в цих районах);

- вдосконалення транспортного сполучення в усіх районах міста з одночасним створенням облаштованих місць очікування та пересадок;

- контроль за паркуванням автотранспорту та управління дорожнім рухом на користь пріоритету комунального громадського транспорту;

- впровадження енергозберігаючих технологій на громадському електричному транспорті та захист навколишнього середовища за рахунок скорочення викидів автотранспорту, що масово перевозить пасажирів;

- проведення заходів, що містять елементи підприємницької діяльності;

- введення в систему управління підприємствами підходів, методологій та методик бізнес-адміністрування.

Представлені рекомендації слід виконувати поетапно, наприклад, послідовно по транспортних районах міста, або по «коридорам» від найбільш масових перевезень до менш напружених. Спочатку пропозиції повинні бути проаналізовані адміністрацією міста разом з перевізниками та органами поліції, щоб розробити план реалізації. Він передбачає встановлення всього переліку необхідних удосконалень (перетворень, трансформацій або модернізацій) транспортної мережі, які можуть бути поєднані з іншими інфраструктурними змінами (як це відбулося на початку 2020 року в Харкові, де з 13 січня був запущений новий тролейбусний маршрут № 47, що поєднав віддалений район Північної Салтівки з найближчою до нього станцією метрополітену «Героїв Праці», коли була збудована нова сучасна підстанція, а по всій довжині маршруту встановлені опори для освітлення та контактної мережі. До речі, в перший же день роботи нового тролейбусного маршруту з нього пішли всі приватні перевізники. Пішли самі, так як харків'яни в перші ж

години появи нових тролейбусів, відразу віддали перевагу їм – і комфортніше, і дешевше, і швидше, і безпечніше).

Однією з проблем, виявлених в ході дослідження, є незадовільне виконання правил паркування по всьому місту. Неконтрольоване паркування транспортних засобів вздовж маршрутів, зупинок та великих розв'язок громадського транспорту, особливо в місцях, де перетинаються автобусні та тролейбусні маршрути біля станцій метро, негативно впливає на здатність комунальних та приватних перевізників надавати послуги своєчасно. Це викликано з одного боку нестачею місць паркування, а з другого – недосконалістю законодавства щодо штрафів за неправильне паркування та відсутність механізму забезпечення дотримання правил вуличного паркування, яке допомогло би захистити громадський транспорт та гарантувати меншу тривалість поїздок. Вуличне паркування залишається серйозною проблемою, яка й надалі буде обмежувати ефективне надання послуг громадського транспорту, яку б оптимізацію транспортної мережі не запропонувало КМДА.

Позитивні зрушення у вирішенні проблеми дорожніх заторів (і як слідство, поліпшення якості повітря) можуть бути досягнуті, якщо маломісні автотранспортні засоби (що переважно належать приватним перевізникам) будуть замінені екологічно чистими транспортними засобами.

Оптимізація маршрутів громадського транспорту Києва може викликати широкі дебати відносно ролі приватного та комунального секторів транспортних послуг. КП «Київпастранс» є найбільшим у місті перевізником, що перевозить близько 2 млн. пасажирів на день, приватні маршрутчики перевозять 0,9 млн. пасажирів на день, що є дуже значним показником. Крім того, вони перевозять більшу частку пасажирів, що повністю оплачують вартість поїздки, яка перевищує вартість поїздки комунальним транспортом. Отже, приватні маршрутчики демонструють більшу комерційну хватку та швидке реагування на змінні потреби пасажирів щодо пересувань шляхом виявлення та заповнення транспортних маршрутів, де комунальні допускають «дірки».

На транспортному ринку Києва є можливість поєднати зусилля комунального та приватного громадського транспорту. Наприклад, шляхом розробки програми стимулювання утилізації застарілих транспортних засобів та програми перепідготовки водіїв, що звільнилися, по експлуатації великих транспортних засобів. А КП «Київпастранс» рекомендувати перейти до більш орієнтованих на потреби населення рейсів, щоб вони публічно були визнані

такими ж швидкими і привабливими, як рейси приватних перевізників. Все це вкладається в межі розбудови принципів бізнес-адміністрування на комунальних підприємствах транспортної галузі.

Список використаних джерел

1. Палант О.Ю. Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту : [монографія] . – Харків: Золоті сторінки, 2016. – 360 с.
2. Водовозов Є.Н. Проблеми реструктуризації підприємств наземного електричного транспорту : [монографія] / Є.Н. Водовозов, О.В. Димченко, О.Ю. Палант, О.Ю. Таратуєв. Харків.: Золоті сторінки, 2018. 208 с.
3. Димченко О.В., Курду А.С. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні. *Комунальне господарство міст*. 2014. № 113. С. 3-10.
4. Гнедіна К.В. Проблеми та перспективи розвитку міського електричного транспорту. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*. 2017. № 74. С. 11-9.
5. Постніков В.С. Сучасні проблеми та перспективи розвитку систем міського транспорту. *Економічний аналіз*. 2018. Т. 28. № 2. С. 64-70.
6. Добрава Н.В., Осипова М.М., Нечепуренко М.С. Напрями удосконалення діяльності міського електротранспорту. *Причорноморські економічні студії*. 2017. Вип. 14. С. 58-64.
7. Власова В.П. Особливості формування та функціонування системи пасажирського транспорту міста Києва. *Сталий розвиток міст. Управління проектами і програмами міського і регіонального розвитку*. 2012. URL: <http://eprints.kname.edu.ua/29813/1/82.pdf> (дата звернення 11.12.2019).