

УДК 338.47:656.13

Гальцова О.Л.

*доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри економічної теорії,
національної та міжнародної економіки
Класичного приватного університету, м. Запоріжжя*

МІСТО, ЯК ПРЕДМЕТ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

АНОТАЦІЯ

В статті розглянуто елементи побудови транспортної політики міст. Доведено, що структура впливу суб'єктів транспортної політики на транспортну систему має ієрархічний характер, оскільки вона зараз створюється на міжнародному, національному, регіональному та місцевому рівнях. Зазначено, що структура агрегації суб'єктів транспортної політики характеризується специфічним потенціалом, який має зростати разом із збільшенням витрат на розвиток транспортної системи. Метод використання цього потенціалу для суспільства та економіки (наприклад, міст) може бути оцінено за допомогою коефіцієнту доступності.

Ключові слова: транспорт, транспортна політика, управління транспортною галуззю, доступність, потенціал.

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрены элементы построения транспортной политики городов. Доказано, что структура влияния субъектов транспортной политики на транспортную систему должна иметь иерархический характер, поскольку она сейчас осуществляется на международном, национальном, региональном и местном уровне. Отмечено, что структура агрегации субъектов транспортной политики характеризуется специфическим потенциалом, который должен расти вместе с увеличением расходов на развитие транспортной системы. Метод использования этого потенциала для общества с той или иной экономикой (например, городов) может быть оценен при помощи коэффициента доступности.

Ключевые слова: транспорт, транспортная политика, управление транспортной отраслью, доступность, потенциал.

ANNOTATION

The article considers the elements of transport policy construction in cities. It is proved that the structure of the influence of the subjects of transport policy on the transport system is hierarchical in nature, since as many as now are created at the international level, the national, regional and the local level. It was noted that the structure of aggregation of transport policy subjects is characterized by a specific potential, which has grown together with increasing costs for the development of the transport system. The method of using this potential for the society of that economy (for example, a city) can be estimated with the help of the availability coefficient.

Keywords: transport, transport policy, management of transport industry, accessibility, potential.

Постановка проблеми. Суб'єктами транспортної політики будь якої країни є організації та установи, завданням яких є визначення цілей транспортної політики та їх практичного впровадження. Структура впливу суб'єктів транспортної політики на транспортну систему має ієрархічний характер, оскільки вона зараз створюється на міжнародному, національному, регіональному та місцевому рівнях. Тому місцевий вимір транспортної політики повинен бути поміщений в контексті суб'єктів, які працюють на більш високому рівні цієї ієрархії. Європейський контекст транспортної політики міста формується на основі транспортної політики Європейського Союзу – білої книги тран-

спортної політики 2012 року та документами і рішеннями, на яких вона ґрунтується [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розробки напрямків регулювання транспортної політики міст досить широко представлені в роботах українських і закордонних економістів: А. Йонкис, Ю.С. Лігум, Є.Г. Логачов, Н.В. Правдин, В.Я. Негрей, В.А. Подкопаєв, О.Р. Приймук [2-6] та ін. вони розробили прийоми практичного застосування напрямків транспортної політики на рівні держави, регіонів. Втім, досить мало розробок присвячено розробкам та застосуванню елементів транспортної політики на рівня міст.

Постановка завдання. Слід зазначити, що політика ЄС щодо стійкої транспортної політики спрямована на забезпечення того, щоб транспортні системи відповідали економічним, соціальним та екологічним потребам суспільства. Завдяки цьому транспортна політика ЄС здебільшого залишається стабільною з часом, але її загальний контекст розвивається. Зокрема, наміром є збільшення втручання у сферу допомоги у впровадженні міської політики щодо стійкої транспортної політики. Результатом цих намірів є зелена книга про рух у містах. Цей документ формулює численні проблемні питання стосовно функціонування транспорту у містах та пропонує загальні інструменти його вдосконалення. Вона також визнає необхідність підтримки міст у впровадженні стійкого транспортного потоку, оскільки проблеми, пов'язаних з негативними наслідками розвитку транспорту, найбільше впливають на їх функціонування. Це погіршує життєві умови міських жителів і знижує конкурентоспроможність країн. Вирішення цих завдань і є метою даної статті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розглядаючи напрямки транспортної політики, слід зазначити, що європейський, національний та регіональний контекст повинен бути доповнений такими ключовими чинниками, як:

- соціальний та економічний потенціал міста;
- роль міста в транспортній системі регіону, країни та Європи;
- незалежність органів місцевого самоврядування для довгострокового планування розвитку транспорту, визначена, наприклад, у стратегії розвитку міста та формування попиту на транспорт.

Ці питання дозволяють створити транспортну політику міста.

Експлуатація та розвиток транспортної системи, ефективне планування та проектування його розвитку вимагають врахування довгострокових наслідків транспортної політики міста. Діяльність у цій сфері суттєво впливає на рівень життя мешканців, економічний, культурний та цивілізаційний розвиток міста, який зміцнює її функції та впливає на поведінку природного середовища. Транспортна політика кожного міста (особливо великого) повинна відповідати її позиції в регіональних, національних та міжнародних системах та відповідати очікуванням мешканців. Вона має відповідати програмним документам міста та відповідати державній транспортній політиці та враховувати транспортну політику Європейського Союзу на шляху до євроінтеграції. Транспортна політика має постати як частина стратегії розвитку місцевого самоврядування, зміст якої, у свою чергу, пов'язаний із змістом транспортної політики міста, яка визначає вибір конкретного напрямку та способу розвитку існуючої транспортної системи, має включати завдання в таких сферах:

- вплив на масштабність, просторове та тимчасове компонування комунікаційних потреб;
- постановка напрямків розвитку транспортної інфраструктури;
- визначення правил організації руху;
- формування громадського транспорту;
- фінансова економіка, особливо у сфері встановлення комісій, тарифів та субсидій.

Ці завдання повинні враховувати наступні постулати:

- мобільність мешканців;
- логістичний потенціал міста;
- міська дорожня і вулична система та, можливо, інфраструктура залізничного транспорту;
- стан безпеки дорожнього руху;
- як функціонує громадський транспорт;
- наявність повітряного руху;
- велосипедний і пішохідний рух;
- шляхи фінансування розвитку транспорту.

Загальна мета транспортної політики міста повинна полягати у створенні матеріальних та організаційно-правових умов, що забезпечують безпечне та ефективне пересування людей та вантажів у межах міста та в зовнішніх сполученнях. Трансформація, розвиток та функціонування транспортної системи міста повинні забезпечити обмеження нестатків для мешканців та навколишнього природного середовища, а також поліпшення транспортної доступності міської території у внутрішніх та зовнішніх відносинах.

Загальна мета має визначити цілі, включаючи покращення дорожнього та вуличного руху та формування раціональної доступності та розподілу транспортних завдань у транспортній системі міста.

Посилення ролі та покращення якості послуг громадського транспорту стане дуже важливою

метою для будь-якого міста, якому загрожує перевантаженість.

Щодо цілей транскордонної політики портових міста в контексті безперервності процесу розвитку міста, вимагає їх формулювання на двох рівнях:

- продовження цілей, включених до поточних документів містобудування;
- цілі, необхідні для сталого розвитку міста в сучасних і майбутніх соціально-економічних умовах.

Крім того, необхідно визначити напрями реалізації визначених цілей. Для того, щоб гарантувати, що цілі транспортної політики міста будуть реалізовуватись, необхідно вжити заходів в наступних областях:

- громадський транспорт,
- дорожній та вуличний макет,
- паркувальна інфраструктура,
- пішохідні зони руху,
- мережа велосипедних маршрутів,
- вантажний транспорт.

Ці дії повинні бути узгоджені з параметрами розвитку обраного міста, і масштабами участі окремих областей, що є предметом основних напрямків роботи конкретної міської транспортної політики.

З появою нових суб'єктів транспортної політики, таких як міста, викликають зміни загальнодержавної структури цих об'єктів, які можна моделювати за допомогою типів структур, відомих з теорії систем: агрегація, інтерактивний та функціональний. За такого підходу можна описувати та моделювати зміну відносин між місцевими суб'єктами (містами) та суб'єктами регіональної та національної транспортної політики, а також відносин між транспортною політикою та формальною транспортною системою. Сукупність суб'єктів транспортної політики та відносини між ними створює функціональне ціле, тобто сукупність економічних, людських та організаційних ресурсів, що використовуються для реалізації цілей транспортної політики. Структура агрегації суб'єктів транспортної політики характеризується специфічним потенціалом, який має зростати разом із збільшенням витрат на розвиток транспортної системи. Його використання залежить від:

- елементів, які його створюють, та їх визначеної якості;
- внутрішніх та зовнішніх відносин, які поєднують елементи структури агрегації суб'єктів транспортної політики та структуру транспортної системи, наприклад, міста;
- принципів та критеріїв вибору елементів структури та взаємовідносин між ними, а також із середовищем;
- діяльності, яка складається з процесів, які сприяють створенню напрямів для розвитку транспортної системи.

Метод використання цього потенціалу для суспільства та економіки (наприклад, міст) може

бути оцінено за допомогою коефіцієнту доступності, що пов'язаний з переміщенням людей та вантажів з вихідних місць до місць призначення та, таким чином, до досягнення певних пунктів призначення, територій або місць.

Доступність розуміється як

– реальна можливість використання транспортної мережі, що відображає рівень транспортування на певній території;

– можливості скористатися різними видами економічної та соціальної діяльності;

– різні просторово-часові можливості окремих груп населення залежно від їхнього віку, економічної ситуації, родинної ролі та стадії життєвого циклу.

Наявність характеризується набором різних заходів та показників, включаючи: інфраструктуру, часу проїзду, транспортні витрати, щоденну доступність, потенційну наявність, часові бюджети для певних соціальних категорій (користувачів), час перебування на місці призначення, частота доступу, максимальна відстань, пішохідний доступ (транспорт-доставка), обмеження часу перебування.

Загальна форма функції доступності (D_{ij}) може бути виражена наступною формулою:

$$D_{ij} = a_m X_i + X_j \cdot f_m(k_{ij}),$$

де:

a_m – постійна, що характеризує інтенсивність подорожей для здійснення мотивації m ,

X_i – потенціал джерела подорожі (наприклад, кількість жителів),

X_j – потенціал цілі подорожі,

$f_m(k_{ij})$ – функція, що виражає залежність кількості поїздок від мотивації m до загальних витрат на дорогу (час, відстань, ціна тощо).

Формула використовується в різноманітній формі. Для міста ця проблема виникає особливим чином у випадку процесів метрополії, оскільки існує потреба у здійсненні екзогенних транспортних функцій на околицях інтеграції міських територій. Це створює поле потенційних конфліктів у процесі розвитку функцій метрополії. Отже, повинні з'явитися інші формули формування, наприклад, просторова доступність, з урахуванням не лише автономної області, яка є предметом окремої транспортної політики міста.

Кожна нова формула вимагає створення нових взаємин в економічній, організаційній та часто правовій сферах, а також змін відносин у структурі суб'єктів транспортної політики. Всі ці інноваційні відносини між суб'єктами тран-

спортної політики міст, що формують агломераційний проект, повинні піддаватися моделюванню, щоб забезпечити їх ефективність.

Транспортні системи цих міст в загальній системі будуть об'єктом інтеграції, тому їх функції змінюються, і в той же час транспортна система цілої метрополії повинна розглядатися як функціональне ціле. Завдання союзу повинно включати, серед іншого, здійснення завдань, охоплених спільною стратегією розвитку, включаючи проекти, пов'язані з підтримкою та розвитком транспортних мереж. Ця стратегія знаходиться в стадії розробки, і її суттєвим елементом має бути узгоджена транспортна політика метрополії, яка відповідає транспортній політиці міст, що її складають. Один з критеріїв правильного формулювання транспортної політики, може бути належним чином визначена і сформована просторова доступність.

Висновки. Створення транспортної політики міст створює нові виклики для процесів регіоналізації, самоврядування та метрополії. Метрополія, створена в умовах самоврядування, є вигідною для регіонального розвитку, тому що метрополії створюють регіони. Однак на практиці тенденція до співпраці між окремими містами та між містами та самоврядуванням обмежена, незважаючи на необхідність мати перевагу у конкурентних відносинах. Інструмент, що підтримує тенденцію до співпраці, може бути визначено просторовою доступністю в агломераційних умовах.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide, European Commission, Bruxelles 2001.
2. Йонкис А. Применение логистики в сфере оптимизации потоков городского транспорта / А. Йонкис // Праці Одеського політехнічного університету. – 2011. – № 1. – С. 295-300.
3. Лігум Ю.С. Економічна модель якості обслуговування пасажирів на маршрутах міської пасажирської транспортної системи / Ю.С. Лігум, Є.Г. Логачов // Науковий економічний журнал: актуальні проблеми економіки. – 2004. – № 1. – С. 124-139.
4. Официальный сайт посвящен городскому пассажирскому транспорту в Украине и мире [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://urbantransport.kiev.ua/ua_276.html. 4.
5. Правдин Н.В. Взаимодействие различных видов транспорта / Н.В. Правдин, В.Я. Негрей, В.А. Подкопаев – М.: Транспорт, 1989. – 208. – С. 5.
6. Приймук О.Р. Міська пасажирська транспортна система мегаполісу / О.Р. Приймук // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2009. – Вип. 14. – С. 21-31.

Galtsova O.L.
*Doctor of Economics, Professor,
Head of Economic Theory,
National and International Economics Department
of Classical Private University, Zaporizhzhya*

A CITY AS A SUBJECT OF TRANSPORT POLICY

The article considers the elements of transport policy construction in cities. It is proved that the structure of the influence of the subjects of transport policy on the transport system is hierarchical in nature, since as many as now are created at the international level, the national, regional and the local level.

It is proved that with the advent of new subjects of transport policy, such as cities, they cause changes in the national structure of these objects, which can be modeled using types of structures known from the theory of systems: aggregation, interactive and functional. This approach can describe and simulate a change in the relationship between local actors (cities) and subjects of regional and national transport policy, as well as relations between transport policy and the formal transport system. The totality of subjects of transport policy and relations between them creates a functional whole, that is, a set of economic, human and organizational resources used for the realization of the objectives of transport policy

It was noted that the structure of aggregation of transport policy subjects is characterized by a specific potential, which has grown together with increasing costs for the development of the transport system.

The method of using this potential for the society of that economy (for example, a city) can be estimated with the help of the availability coefficient.

Availability is understood as

- the real possibility of using a transport network, which reflects the level of transportation in a certain territory;
- opportunities to take advantage of various types of economic and social activities;
- various spatial and temporal opportunities of separate groups of the population depending on their age, economic situation, family role and stage of life cycle.

The formula of availability is used depending on the purpose and subject of the analysis in a variety of forms.