

5. Дорошенко Ю.А. Економічний потенціал території. - СПб. : Хімія, 1997. – с. 237.
6. Економічна енциклопедія: у 3 т. / Ред. рада: Б.Д. Гаврилишин (голова) та ін. - К.: Академія; Тернопіль: Акад. нар. хоз-ва, 2000 - 2002. Т. 1: А (Абандон) – К (Концентрація виробництва) / Редкол. т.: С.В.Мочерний (відп. ред.) та ін. - 2002. – 864 с.
7. Жулавський А.Ю., Джайн І.О. Економічна оцінка трудового потенціалу регіону // Вісник Сумського державного університету. - 1998. - № 3 ( 11). - С.113 -120.
8. 6. Лукьянчиков М.М. Економічна оцінка природних ресурсів // Питання оцінки. - 1997. - №4.
9. Офіційний сайт Головного управління статистики в Харківській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kh.uprstat.ua>.
10. Підручний Г.П. Промисловість і регіональний розвиток України (теорія та практика суспільно-географічного дослідження): Автореф. дис. д-ра геогр. наук: 11.00.02; НАН України. Ін-т географії. — К., 2007. — 40 с. — укр.
11. Сегіда К.Ю., Редін В.І., Чабань М.Т. Географія Харківської області: навчально-методичний комплекс для студентів, які навчаються за напрямом підготовки «Географія». – Харків. –2012. – 64 с.

УДК 911.3

*Д.А. Шинкаренко, аспірантка,  
Харківській національний університет імені В.Н. Каразіна*

### **ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ ВЕЛИКОГО МІСТА**

*В статті розкрито сутність поняття «транспортний комплекс», «міський транспорт». Визначені функції міського транспорту та нормативно-правові аспекти функціонування транспорту міста Харкова. Визначенні основні проблеми та перспективи розвитку транспортного комплексу.*

**Ключові слова:** транспортний комплекс, міський транспорт, транспортно-дорожній комплекс, міський маршрутний транспорт загального користування.

*Д.А. Шинкаренко. ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА БОЛЬШОГО ГОРОДА. В статье раскрыта сущность понятия «транспортный комплекс», «городской транспорт». Определены функции городского транспорта и нормативно-правовые аспекты функционирования транспорта города Харькова. Определены основные проблемы и перспективы развития транспортного комплекса.*

**Ключевые слова:** транспортный комплекс, городской транспорт, транспортно-дорожний комплекс, городской маршрутный транспорт общего пользования.

**Актуальність дослідження.** Стабільна робота усіх видів транспорту є невід’ємною умовою нормального функціонування економіки як країни, так і окремого регіону. В останні роки становище в транспортно-дорожньому комплексі України значно погіршилося. Внаслідок спаду обсягів перевезень різко скоротилися прибутки транспортних підприємств, хронічною стала криза не платежів, граничного рівня досягла спрацьованість основних виробничих фондів, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні. Незадовільно вирішуються питання технічних інновацій і технологічної модернізації, не забезпечуються мінімальні соціальні умови працівників галузі, не повною мірою використовуються потенційні можливості транспортно-дорожнього комплексу з розвитку експорту транспортних послуг [3].

Вивчення транспортних мереж як цілісних системних формувань, що мають свої закономірності розвитку і виступають важливою інфраструктурною основою для становлення господарських комплексів різних типів і масштабів є дуже важливою та актуальною. Не виключенням є дослідження міського транспорту Харкова.

**Метою дослідження** є визначення функцій міського транспорту та нормативно-правових аспектів функціонування транспорту міста Харкова.

**Аналіз попередніх досліджень.** Особливо слід зазначити фундаментальні праці вітчизняних та закордонних науковців таких як: Е.Б. Алаєв, С.В. Альбов, Д. Бенсон, Д.Л. Бронер, В.Н. Бугроменко, В.В. Волошин, Й.Р. Гілецький, П.Ф. Горбачев, А. Йонкіс, М.М. Казанський, Л.В. Канторович, А.В. Катаєв, Є.П. Качан, В.І. Ніколін, Я.Б. Олійник, Є.Н. Перцик, Н.В. Правдін, О.Р. Приймук, Б.Л. Раднаєв, А.В. Рибчук, І.В. Спирін, О.Г. Топчієв, О.І. Шаблій.

**Виклад основного матеріалу.** Транспортний комплекс – важлива складова частина виробничої інфраструктури будь-якої країни. Він повинен повністю та своєчасно задовольняти потреби народного господарства і населення в перевезеннях, поліпшувати господарські зв’язки між різними територіально-адміністративними одиницями [1].

Міський транспорт – це комплекс різних видів транспорту, що здійснюють перевезення населення і вантажів на території міста і найближчої приміської зони, а також виконують роботи, пов’язані з благоустроєм міста. За наяв-

ності в макросистемі міста міст-супутників і зон масового відпочинку, віддалених від житлових масивів і промислових районів, міський транспорт обслуговує всю агломерацію [8].

Міський громадський транспорт представлений електричним транспортом, автобусами та маршрутними таксі. Розглядаючи систему транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) регіону можна визначити фактори, які впливають на його розміщення та функціонування. Це:

- базовий стан транспортної галузі;
- особливості науково-технічного прогресу;
- капітальні вкладення, спрямовані на інноваційний розвиток транспорту;
- розвиток міжгалузевих та міжтериторіальних зв'язків;
- розміщення вантажоутворюючих галузей промисловості, сільського господарства, будівництва тощо в регіоні;
- рівень розвитку промисловості;
- політика держави в сфері оподаткування, тарифо- і ціноутворення тощо;
- рівень екологічного забруднення та ін.

Поряд з впливами на систему ТДК вищезначеної сукупності факторів, сама транспортна система може впливати на:

- економічний розвиток регіону;
- інвестиційну привабливість суб'єктів господарювання і територіальних утворень регіону;
- забезпеченість населення якісними транспортними послугами;
- конкурентоспроможність та екологічний стан регіону;
- економічне зростання та наповнення місцевого бюджету;
- обороноздатність країни тощо [3].

Краще зрозуміти сутність системи транспортно-дорожнього комплексу регіону можна через її функції: економічну, соціальну, оборонну, інтеграційну, стимулюючу, політичну та культурну. Економічна функція полягає в тому, що транспорт виступає ланкою будь-якого виробництва і матеріальною базою для спеціалізації та кооперації підприємств, забезпечує своєчасну доставку сировини і матеріалів з пунктів виробництва до пунктів призначення.

Соціальна функція проявляється в забезпеченні широких верств населення доступними, надійними, економічними транспортними послугами.

Оборонна функція транспорту реалізується в тому, що він виступає засобом матеріально-технічного забезпечення збройних сил України.

Інтеграційна функція сприяє інтеграції ТДК у світовий транспортний простір, залучен-

ню нових технологій та забезпеченню розвитку транспортної системи та національної економіки.

Стимулююча функція проявляється у здійсненні ефективної діяльності суб'єктів господарювання, заохоченні до розширення виробництва, створення нових послуг, використання новітніх технологій та досягнення конкурентного рівня розвинутих країн.

Політична функція – забезпечення геополітичних зв'язків між окремими країнами та регіонами [4].

До транспортно-дорожнього комплексу крім різних видів транспорту входить ще й мережа шляхів сполучення. Мережа шляхів сполучення – сукупність усіх шляхів, що зв'язують населені пункти країни чи окремого регіону, забезпечуючи виконання транспортних послуг.

Основою для функціонування системи міського пасажирського транспорту (МПТ) є нормативно-правові акти, що дозволяють легітимність наступних моделей його організації:

адміністративна – основна власність і контроль залишаються за містом;

вільного ринку – власність, контроль та експлуатація за приватним сектором;

врегульованого ринку – конкурентне надання транспортних послуг на умовах тендеру.

Вибір прийнятної моделі обумовлений, зокрема адекватним правовим забезпеченням, та структурою перевезень, технічним та економічним станом системи. Аналіз переваг та недоліків моделей організації роботи МПТ довів ефективність останньої. Існують кілька можливих варіантів організації врегульованого ринку, що зарекомендували себе більш ефективними у порівнянні з монополітними системами, особливо за умов визначеного бюджету. МПТ є складною логістичною системою, в яку входять організаційні, технічні, соціальні, інституціональні та економічні елементи, що вимагає при вирішенні практичних задач щодо її розвитку, змінення не окремих компонентів, а системи в цілому. Для системи МПТ використовуються методологічні принципи, що важливі при аналізі та проектуванні нових станів системи та виявленні їх недоліків.

Аналіз сучасного законодавства дозволив визначити можливість об'єктивного використання наступних методологічних принципів при організації врегульованого ринку [3]:

- *системний підхід* (є можливість використання), який виявляється в розгляді всіх елементів логістичної системи для досягнення єдиної мети управління. Особливістю системного під-

ходу є оптимізація функціонування не окремих елементів, а всієї логістичної системи в цілому;

- *принцип загальних витрат* (часткова можливість використання), тобто облік всієї сукупності витрат управління матеріальними і пов'язаними з ними інформаційними і фінансовими потоками в логістичному ланцюжку. Як правило, критерій мінімуму загальних логістичних витрат є одним з основних при оптимізації логістичних систем;

- *принцип глобальної оптимізації* (часткова можливість використання). При оптимізації структури або управління в проєктованій логістичній системі необхідно узгодження локальних цілей функціонування елементів (ланок) системи для досягнення глобального оптимуму;

- *принцип логістичної координації і інтеграції* (є можливість використання). В процесі логістичного менеджменту необхідно досягнення узгодженої, інтегральної участі всіх ланок логістичної системи (ланцюжки) в управлінні матеріальними (інформаційними, фінансовими) потоками при реалізації цільової функції;

- *принцип моделювання і інформаційно-комп'ютерної підтримки* (часткова можливість використання). При аналізі, проєктуванні і оптимізації об'єктів і процесів в логістичних системах і ланцюжках широко використовуються різні моделі: математичні, економіко-математичні, графічні, фізичні, імітаційні. Реалізація логістичного менеджменту в даний час практично неможлива без відповідної інформаційно-комп'ютерної підтримки;

- *принцип розробки необхідного комплексу підсистем* (часткова можливість використання), що забезпечують процес логістичного менеджменту (підсистеми: технічна, економічна, організаційна, правова, кадрова, екологічна тощо);

- *принцип загального управління якістю* (є можливість використання) – забезпечення надійності функціонування і високої якості роботи кожного елементу логістичної системи для забезпечення загальної якості транспортних послуг;

- *принцип гуманізації всіх функцій і технологічних рішень* (є можливість використання) в логістичних системах, що означає відповідність екологічним вимогам, ергономічним, соціальним, етичним вимогам роботи персоналу тощо;

- *принцип стійкості і адаптивності* (часткова можливість використання). Логістична система повинна стійко працювати за умов допустимого відхилення параметрів і чинників зовнішнього середовища (наприклад, при коливаннях ринкового попиту на транспортні послуги, змінах умов та інтервалів руху, транспортних

тарифів тощо). За умов значних коливань стохастичних факторів зовнішнього середовища логістична система повинна пристосовуватись до нових умов, змінюючи програму функціонування, параметри і критерії оптимізації [3].

Вищенаведені методологічні принципи важливі при аналізі та проєктуванні нових станів системи МПТ та виявлення їх недоліків за умов врегульованого ринку, де транспортній адміністрації відводяться повноваження щодо планування послуг і контролю дотримання договірних умов та справедливої конкуренції.

Система міського маршрутного транспорту загального користування є однією з основних систем життєзабезпечення сучасних міст, що зумовлено виконанням важливого завдання щодо задоволення вимог населення міста у вимушених та особистих пересуваннях його території. Оцінка відповідності системи міського маршрутного транспорту загального користування вимогам міста та його мешканців полягає у визначенні характеристик рівня задоволення транспортних вимог населення шляхом надання йому транспортних послуг з відповідним рівнем якості.

Споживачами транспортних послуг, які надаються міським маршрутним транспортом загального користування, є пасажирів, які користуються ним для здійснення переміщень з різною метою у межах міста. Закон України «Про захист прав споживачів» законодавчо закріплює право споживачів на належну якість наданих послуг та їх безпеку (стаття 4 п. 1). Належна якість послуги в цьому Законі визначається як відповідність її вимогам, встановленим для цієї категорії послуг у нормативно-правових актах і нормативних документах та умовах договору зі споживачем (стаття 1). Представлення та захист інтересів споживачів транспортних послуг міського маршрутного транспорту загального користування покладається на замовника транспортних послуг (організатора регулярних перевезень) – органи місцевого самоврядування. Організатор перевезень на міських автобусних маршрутах визначає умови перевезень, до яких, зокрема, належать соціальні нормативи у сфері транспортного обслуговування населення (на підставі п. 31-1 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту в редакції, затвердженій Постановою Кабінету Міністрів України № 1184 від 26.09.2007 р. зі змінами). Договір замовника перевезень з перевізником на міському електричному транспорті повинен враховувати державні соціальні нормативи на транспортні послуги (на підставі п. 3 статті 11 Закону України «Про міський електричний транспорт»).

Перелік соціальних стандартів та нормативів у сфері транспортного обслуговування закріплений Державним класифікатором соціальних стандартів та нормативів, затвердженим наказом Міністерства праці та соціальної політики України № 293 від 17.06.2002 р. Цей документ передбачає такі норми стосовно транспортних послуг міського маршрутного транспорту загального користування та показників якості транспортного обслуговування на автомобільному транспорті:

1) кількість пасажирів, що припадають на 1 кв. м вільної площі салону автобуса в години «пік» і в період спаду пасажиропотоків на міських маршрутах;

2) норми забезпечення міським електротранспортом;

3) виконання запланованої кількості рейсів у всіх видах автобусного сполучення;

4) середні витрати часу населення на транспортну поїзду за категоріями міст.

Показники якості міського електричного транспорту встановлені Стандартом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України СОУ 60.2-3363588-0002:2006 «Послуги міського електричного транспорту. Показники якості». Цим Стандартом передбачені 7 обов'язкових показників (технічний стан транспортних засобів, технічний стан трамвайних колій, технічний стан контактної мережі, безпечність перевезень, інформаційне забезпечення, наявність розкладів руху на встановлених маршрутах, доступний для усіх споживачів порядок справляння плати за проїзд) та 8 рекомендованих показників якості транспортних послуг (наповненість салону, регулярність руху, дотримання розкладу руху, допустиме відхилення від розкладу руху, допустимий недовипуск, допустима кількість затримок руху з вини перевізника, допустима кількість випадків вибуття транспортних засобів з руху, допустима кількість тимчасових вибуттів транспортних засобів з руху). Для обов'язкових показників встановлені вимоги у вигляді посилок на відповідні нормативно-правові документи, для рекомендованих – одиниця виміру та спосіб визначення. Конкретні числові значення представлені для наповнення салону (до 4 осіб на 1 кв. м вільної площі підлоги, призначеної для пасажирів, що стоять, при всіх зайнятих місцях для сидіння) та допустимого відхилення від розкладу руху (запізнення не більше 2 хв., випередження не більше 1 хв.) [3].

Дослідження, проведені науковцями [2, 5, 6, 7], показують, що якість транспортного обслуговування пасажирів міського маршрутного транспорту загального користування визнача-

ють значно більше показників, які можна поділити на п'ять груп:

1) *доступність міської транспортної системи* (щільність маршрутної мережі, маршрутний коефіцієнт, коефіцієнт пересадження, стабільність тарифів, рівень інформаційного забезпечення пасажирів, середньорічні витрати одного мешканця міста на послуги міського маршрутного транспорту загального користування);

2) *рівень технологічної організації рухомого складу на маршрутах* (інтервал руху, регулярність сполучення, технічна швидкість і швидкість сполучення);

3) *витрати часу пасажира на пересування* (час підходу пасажира до зупинки, час очікування пасажиром посадки у транспорт з урахуванням відмов в обслуговуванні, час пересування пасажира у транспорті, час пересадки пасажира);

4) *рівень комфортності поїздки* (комфорт очікування посадки, комфорт посадки у транспортний засіб, статичний та динамічний коефіцієнти наповнення салону транспортних засобів, рівень наповненості, належне обладнання салону, дотримання санітарно-гігієнічних норм щодо температури, освітлення, рівня шуму та вібрації у рухомому складі, дотримання режимів водіння);

5) *безпека пересування* (коефіцієнт динамічної зміни безпеки руху).

**Висновки.** Головним питанням у вирішенні сучасних проблем в транспортній галузі в цілому є недосконалість нормативно-правової бази, що забезпечує реалізацію транспортної політики великих міст з урахуванням їх специфічних особливостей. Удосконалення міських дорожніх мереж, впорядкування міського пасажирського транспорту та забезпечення достатньої кількості парковок повинні визначатися як важливі напрямки реконструкції, одним з результатів якої повинна бути соціальна ефективність, що полягає в поліпшенні умов життя населення, скорочення витрат часу на переміщення у межах.

Причиною і однією з проблем слабкого розвитку транспортних систем міст є відсутність стратегічного дорожньо-транспортного документа, який би відповідав всім необхідним вимогам. Сьогодні складається ситуація, коли, маючи у розпорядженні повний набір розроблених документів регіонального та місцевого рівня в галузі розвитку дорожньо-транспортного комплексу, муніципальні служби виявилися не в змозі системно здійснювати процес транспортного планування. Виникає необхідність у розробці документа, який буде

спеціалізуватися на прийнятті середньострокових і оперативних рішень, спрямованих на поліпшення транспортної ситуації в місті. Потрібен максимально функціональний документ який би став основою прийняття оперативних управлінських рішень в області транспортного планування міста.

Таким документом, могла б стати «Концепція транспортного планування та організації руху на території міста». Дана Концепція має визначати мету, завдання, пріоритети, основні напрями формування транспортної політики органів місцевого самоврядування міст і механізми їх реалізації.

Однією з найбільш актуальних проблем транспорту великого міста є масова автомобілізація населення, що призводить до втрати актуальності громадського пасажирського транспорту, а як наслідок збільшення небезпеки на дорогах, викидів вихлопних газів та витрат гродян на благоустрій міста.

Міський пасажирський транспорт загального користування – життєво важлива підсистема міського господарства, від функціонування якого залежить діяльності усіх сфер міста, населення, підприємств і організацій. Розвиток громадського транспорту розглядається у світовій практиці як засіб пом'якшення негативного впливу повсюдно зростаючої автомобілізації. Враховуючи високу соціально-економічну значимість міського пасажирського транспорту треба створити програмне забезпечення комплексу, яке б дозволило впровадити інноваційні методи аналізу поточного стану об'єктів міського транспорту та ефективні механізми управління системою в цілому.

Основні проблеми функціонування транспортного комплексу міста Харкова, можна розділити на об'єктивні та суб'єктивні. До основних об'єктивних проблем відносимо:

□ зростання рівня автомобілізації населення, що призводить до погіршення екологічної ситуації та порушення оптимального дорожнього руху;

□ збільшення інтенсивності використання індивідуального транспорту, що впливає на зниження ефективності міського пасажирського транспорту, кількість пробок, екологічну ситуацію;

□ диспропорція між рівнем автомобілізації і темпами дорожнього будівництва;

□ містобудівні та планувальні проблеми розвитку міської території.

Також можна виділити наступні суб'єктивні проблеми:

□ недосконалість системи організації та управління розвитком дорожньо-транспортного комплексу;

□ недосконала законодавча база на місцевому та регіональному рівні в галузі управління транспортною системою міста;

□ недостатня інформаційна складова при прийнятті управлінських рішень;

□ недостатнє фінансування розвитку дорожніх мереж та транспортної інфраструктури;

Усі вказані проблеми є залежними та похідними одна від одної і потребують для свого вирішення системного підходу. Зазначене потребує подальших соціально-географічних досліджень.

#### Література

1. Абрамов А.И. Место транспорта в системе общественного производства / А. И. Абрамов. – М.: Высшая школа, 1982. – 79 с.
2. Єдін О. Економіко-технічні фактори розвитку транспортного комплексу держави / О. Єдін, В. Гурчак // Економіка України. – 2005. – №4. – С. 5 – 9.
3. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/articl>.
4. Лишилєнко В.І. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка / В.І. Лишилєнко. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 325с.
5. Ложачевська О. Характеристика транспортної галузі України / О. Ложачевська // Економіст. – 2002. - № 10 – С. 13 – 16.
6. Мукмінова Т. А. Деякі аспекти реформування залізничного транспорту України / Т. А Мукмінова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://railway.wordpress.com/2006/10/02/>.
7. Новикова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новикова. – К. :НППМБ, 2003. – 494 с.
8. Офіційний сайт присвячений міському пасажирському транспорту у Україні та світі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://urbantransport.kiev.ua/ua\\_276.html](http://urbantransport.kiev.ua/ua_276.html)