

УДК 658

Г.Е.ШТОМПЕЛЬ

Харківська національна академія міського господарства

УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТАМИ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ВПЛИВ УРБАНІЗАЦІЇ І РЕГІОНАЛЬНІ ТЕНДЕНЦІЇ

Розглянуто питання впливу урбанізації на управління проектами транспортної інфраструктури і регіональні тенденції, а також необхідність створення плану міської мобільності.

Рассмотрены вопросы влияния урбанизации на управление проектами транспортной инфраструктуры города и региональные тенденции, а также необходимость создания плана городской мобильности.

Considered the impact of urbanization on project management of transport infrastructure, regional trends and need for creation of urban mobility plan.

Ключові слова: управління проектами, сталий розвиток, урбанізація, міський транспорт, транспортна інфраструктура, управління міською мобільністю.

Зростання економіки, демографічний приріст і урбанізація супроводжуються посиленням діяльності транспортного сектору і водночас підвищенням забруднення. Поряд з місцевими забрудненнями, що складають проблему все більш серйозну в багатьох міських зонах транспорт впливає на план заняття земель для будівництва інфраструктури. Будівництво транспортної інфраструктури руйнує часто цілі квартали, відсуваючи жителів до периферії продовжуючи час їх пересувань, підвищуючи їх витрати, небезпечність, скорочення зеленого простору і створення негативних факторів естетичного характеру. Проте, нестача або дорожняча транспортних засобів призводить до надмірної концентрації нерухомості і населення, а також погіршує місцеве навколишнє середовище. Неадаптовані міські транспортні системи також спричиняють затори, ріст нещасних випадків, шкідливі наслідки.

Ще в 1995 р. Організація Об'єднаних Націй підрахувала, що 46% населення планети (2,6 млрд. осіб) проживає в міському середовищі і ця цифра підвищиться до 60% в 2030 р. Крім того, до 2030 р. 80% міського населення в світі буде сконцентроване в країнах, що розвиваються [1]. Акселерація феномену урбанізації підкреслює, що не лише більшість людей мешкає і працює в містах, а також в міських зонах сконцентровано весь рух. Засоби використання міст, а особливо міст зі швидким ростом країн для задоволення зростаючих потреб міського транспорту можуть мати серйозний вплив на світове навколишнє середовище і економічну продуктивність умов життя. Рішення відносно транспортної інфраструктури мають довготривалі наслідки щодо росту

міських зон, імплантації промислових та житлових зон, а також життєздатність міського центру в якості місця для проживання і роботи.

Другорядні міста і більш маленькі повинні протистояти схожим проблемам, але значно менш інтересним політичним діям на державному рівні і міжнародним співтовариствам. Деякі міські зони успішно впроваджують політику заохочення використання громадського транспорту і міського електричного транспорту замість особистих автомобілів. Значного прогресу в цьому досягли саме в Курітібі (Бразилія) та Сінгапурі.

Транспортний сектор України регулюється широкою законодавчою базою [2-4], сьогодні існує ціла низка державних програм, концепцій та проєктів, але водночас більшість цих законів не містять положень, які б сприяли подальшій модернізації транспортного сектора і транспортної інфраструктури, забезпеченню екологічної безпеки. В той час як Європейський Союз у своїй транспортній політиці значно більшої уваги приділяє розвитку саме внутрішній транспортній мережі. Це пов'язано, перш за все з тим, що транспортна структура в рамках самого ЄС є недостатньо розвиненою, триває пошук здійснення більш ефективної і узгодженої політики у цій сфері.

Так, транспортні проєкти, в країнах Центральної Європи не зазначені як пріоритетні, але незважаючи на це реалізується ціла низка програм щодо покращення сфери транспорту на їхній території. Це, в першу чергу, програма TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment), схвалена Європейською Комісією ще в 1996 р., для координування розвитку транспортної мережі в країнах-аплікантах [5]. Загальні засади транспортної політики Європейського Союзу викладено в підготовленій ЄК Білій Книзі¹ “Європейська транспортна політика до 2010 час для рішень”, що була прийнята в 2001 р. [6]. Це короткострокова концепція розвитку транспорту на 10 років, яка передає реалістичну картину існуючої ситуації стосовно транспорту та викладає амбітну програму дій, яка включає понад 60 заходів. Це вже друга Біла Книга ЄС з питань транспортної політики, перша була опублікована наприкінці 1992 р., основна її ідея полягала у відкритті транспортного ринку. Насамперед це принесло користь промисловості.

¹ Білі книги Європейської Комісії – це документи, які містять пропозиції стосовно діяльності Співтовариства в конкретних сферах. В окремих випадках, вони публікуються після Зелених книг, що були спрямовані на започаткування консультативного процесу на Європейському рівні. У випадку схвальної оцінки Білої книги Радою ЄС, остання може розробити програму дій для ЄС в даній сфері.

Перший реальний прогрес суттєве знизив ціни об'єднавши їх з більш високою якістю обслуговування і більш ширшим діапазоном вибору.

Однак незважаючи на це, внутрішній транспортний ринок залишається недостатньо фінансованим та соціально гармонізованим: нерівний ріст у різних транспортних засобах, недотримання правил техніки безпеки, забруднення навколишнього середовища тощо.

Транспорт є ключовим фактором у сучасних економічних системах. Однак існує постійне протиріччя, яке потребує більшої мобільності та якості деяких транспортних послуг. Оскільки вимоги продовжують постійно збільшуватись відповіддю не може стати лише побудова нової інфраструктури та відкриття нових ринків. Для того щоб задовольнити попит розширення та життєздатного розвитку транспортну систему необхідно оптимізувати. Сучасна транспортна система повинна бути життєздатною з економічної, соціальної та екологічної точки зору.

Для досягнення цієї мети необхідно прийняти додаткові заходи в інших галузях, таких як, наприклад, політика бюджету, індустріальна політика, регіональна політика, соціальна політика та організація робочого часу.

Відповідь на питання в галузі транспорту передбачає підвищення витрат на всіх рівнях від державних витрат, витрат підприємств до витрат сімей з невеликим прибутком. Напроти, засіб яким інвестують в транспортну галузь може мати результат сприяння соціального розвитку якщо його приймають разом з регламентацією відносно благоустрою територій, що обмежують міста і управляють їх ростом, житловою політикою, враховуючи потреби окремих верст населення в темі транспорту.

На міському і регіональному рівнях існує численний вибір для сприяння сталому розвитку в транспортному секторі, а саме координація політики і заходів, направлених на встановлення директив і/або норм стосовно проектів міського транспорту і проектів удосконалення інфраструктур.

Вплив на здоров'я, рівень життя і використання земель все це особливо важливо для перехідних економік, що повинні обирати з конкуруючих ініціатив. Найбільші міста в світі зі швидким ростом можуть бути заселені найбільшою частиною населення своїх країн, але в той же час вони можуть володіти мінімальним обсягом інвестицій в інфраструктуру для задоволення теперішніх і майбутніх потреб. Взаємозв'язок між різноманітними економічними, політичними, соціальними і культурними силами мають вплив на рішення, що визначають переміщення товарів і послуг, ресурси, зв'язок, навколишнє середови-

ще і якість життя.

Особливу увагу слід приділити створенню плану мобільності міста.

Адже доступність міста є двигуном економічного росту як на регіональному, так і національному рівнях. Підключення міст одне з одним є ключовим елементом для підвищення конкурентоспроможності і зайнятості в країні [7]. Оптимізація операцій дорожньої інфраструктури повинна включати отримання транспортними засобами інформації про дорожні умови, такі як погода, аварійні ситуації тощо.

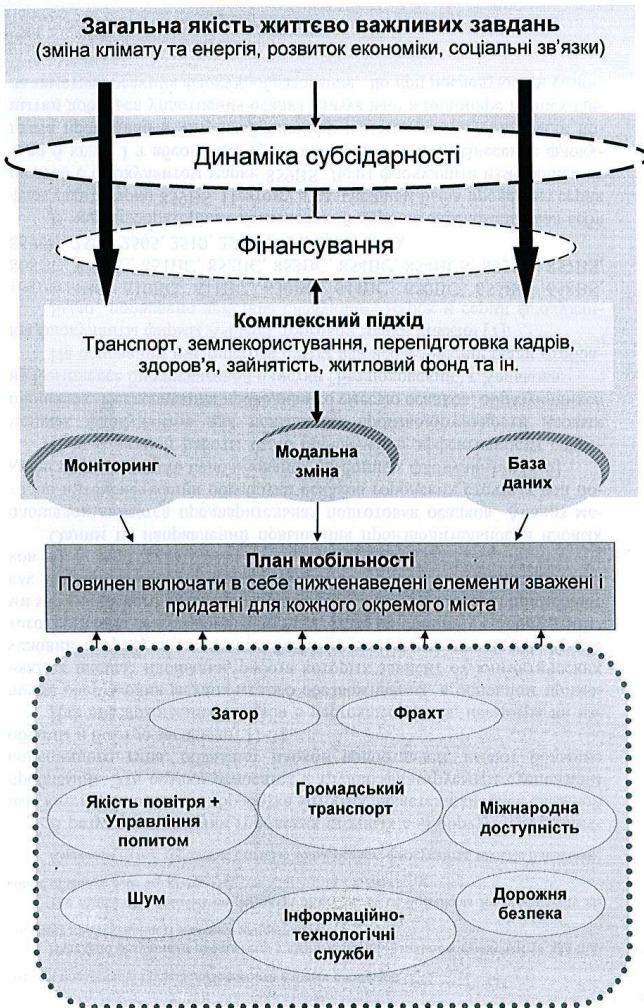
Мета міської мобільності полягає в поліпшенні якості життя, ефективності використання енергії, підвищення економічної ефективності, забезпечення соціальних потреб, планування землекористування і житлового будівництва, створенні інтелектуальних транспортних технологій і систем. Всі ці проблеми можуть бути вирішені лише шляхом спільних і узгоджених зусиль. Це призводить до необхідності розробки комплексних планів міської мобільності для міста. Структурно-логічну схему застосування Плану міської мобільності наведено на рисунку.

Для сприяння сталості в транспортному секторі необхідно досягти політичної координації і заходів, спрямованих на утворення постанов, норм, стандартів, проектів удосконалення інфраструктури з можливістю використання їх на регіональному рівні в контексті сталого розвитку. Саме тому органи місцевого самоврядування повинні відігравати активну роль у цьому напрямку.

Регіональне співробітництво сприяє поліпшенню збору і компіляції даних, продуктивності транспортного сектору і може використовуватися різними регіонами.

Політичні рішення, спрямовані на забезпечення сталого розвитку в транспортному секторі, повинні включати в себе інтеграцію критеріїв сталості стосовно інвестування транспортної інфраструктури та апробацію таких заходів, як:

- 1) впровадження програм перепідготовки кадрів з використанням технологій навчання в транспортному секторі;
- 2) вивчення впливу використання різних видів транспорту на навколишнє середовище;
- 3) заохочення приватного транспортного сектору з метою посилення його раціонального використання та зменшення забруднень;
- 4) розробка Плану мобільності міста із загальною базою даних щодо перевезень, програм контролю та технічного обслуговування, обмежень або норм, що регламентують забруднення з метою прийняття відповідних політичних рішень.



Структурно-логічна схема застосування Плану міської мобільності в галузі управління проектами транспортної інфраструктури

1. Transports: rapport du Secrétaire général, neuvième session 16-27 avril 2001 / Commission du développement durable, Conseil économique et social, Nations Unies. – 2001. – 21 p.
2. Про міський електричний транспорт: Закон України №1914-IV від 29.06.2004 р.
3. Про затвердження державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки: Постанова Кабінету Міністрів України №1855 від 29.12.2006 р.

4. Про схвалення плану дій щодо розвитку інтермодальних перевезень, формування конкурентного середовища у сфері діяльності операторів транспортно-експедиторських послуг, здійснення комплексу заходів з підвищення якості обслуговування пасажирів та протидії контрабанді в пасажирських поїздах: Розпорядження Кабінету Міністрів України №1558 від 16.12.2009 р.

5. Розширення Європейського Союзу: вплив на відносини України з центральноевропейськими сусідами / Кер. проекту І. Солоненко. – К.: Ін-т регіональних та євроінтеграційних досліджень “ЄвроРегіон Україна, 2004. – 86 с.

6. White Paper – European transport policy for 2010: time to decide / European Commission. – Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. – 119 p.

7. Cities developing a new culture for urban mobility / EUROCITIES response to the Green Paper on urban mobility. – 2008. – Режим доступу: www.eurocities.eu.

Отримано 26.04.2010

УДК 519.2

М.В.БУЛАЕНКО, канд. техн. наук, Д.В.БУЛАЕНКО

Харьковская национальная академия городского хозяйства

О МЕТОДЕ ПОСТРОЕНИЯ СИСТЕМЫ ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ

Рассматриваются методы построения автоматической системы принятия решений в информационно-экономических системах.

Розглядаються методи побудови автоматичної системи прийняття рішень в інформаційно-економічних системах.

The methods of construction of the automatic system of making decision are examined in the informative-economic systems.

Ключевые слова: управление, математическое моделирование, система, временной ряд, скользящие средние, вероятность.

Одним из наиболее динамически развивающихся направлений прикладной экономической науки является математическое моделирование экономических систем. Среди разнообразия экономико-математических методов, используемых для решения задач управления предприятием, программами особое место занимают методы и модели поддержки принятия решений. В особую группу следует выделить методы экстраполяции, которые отличаются простотой, наглядностью и сравнительно легкой программной реализацией. При этом развитие экономических явлений наиболее полно находит свое отражение во временных рядах, которые представляют собой упорядоченные во времени наборы изменений каких-либо характеристик исследуемого объекта, процесс, где независимой переменной являются равные отрезки времени. Основной чертой, выделяющей временные ряды среди других видов статистических данных, является существенность порядка, в ко-