

УДК 388.4

В.В. ДИМЧЕНКО

*Харківська державна академія міського господарства*

## **МІНІМАЛЬНИЙ СОЦІАЛЬНО-ТРАНСПОРТНИЙ СТАНДАРТ І РЕГІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА**

Розглядається доцільність застосування соціальних нормативів до міського громадського транспорту, приводяться основні показники-орієнтири.

Найважливішою складовою функціонування соціальної сфери населення є державне соціальне нормування, що означає правову регламентацію соціального розвитку з використанням найбільш важливих соціальних норм і нормативів. Таким чином, соціальні норми і нормативи, встановлені законами, визначають рівень реалізації конституційних прав і гарантій, регулюють соціальний захист населення і формування галузей соціальної сфери. Звідси виникає необхідність встановлення соціальних стандартів у системі міського пасажирського транспорту. Концепція Мінімального соціально-транспортного стандарту міста (МСТС) саме і відображає зв'язок між розвитком пасажирського транспорту міста і сталим розвитком суспільства.

Застосування соціальних нормативів до міського транспорту – це науково обґрунтовані кількісні і якісні характеристики оптимального стану міського середовища життєдіяльності, що залежать від міського транспорту.

МСТС гарантує мінімально необхідний рівень забезпечення мешканців міста транспортними послугами. На відміну від галузевих індикаторів розвитку транспорту (таких як обсяг перевезень пасажирів, середня дальність поїздки, коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію, собівартість перевезень), що характеризують роботу самого міського транспорту, МСТС – це транспортні індикатори сталого розвитку регіону. У МСТС використовуються індикатори, що характеризують нормальні транспортні умови життєдіяльності і господарювання в місті і є результатом роботи міського транспорту.

Величину соціальних нормативів не можна вважати постійною, вони зазнають складних динамічних змін, тому що будь-які нормативні вимоги повинні мати "відкриту структуру", тобто можливість змінювати кількісні параметри і набір даних характеристик.

У цілому МСТС повинен відображати ціннісні орієнтації суспільства, що можуть бути реалізовані протягом найближчих 5-20 років і використані для цілей:

- стратегічного розвитку міста з урахуванням його містобудівних, економічних і соціальних особливостей;

- створення нового механізму фінансування витрат на розвиток системи міського пасажирського транспорту (перехід від постатейного до подушевого фінансування витрат), що дозволить підвищити ефективність використання бюджетних коштів.

Метою міської транспортної політики є затвердження необхідного кінцевого стану, що може змінюватися від дуже високого стандарту якості життя до дуже специфічного значення межі. Ліквідація різниці між фактичним і проектним (нормативним) значенням МСТС є кінцевою метою розвитку міського пасажирського транспорту з погляду сталого розвитку, з його допомогою повинне забезпечуватися споживання так званого соціально гарантованого мінімуму послуг.

МСТС може включати такі основні показники:

1. Транспортна рухливість населення. З огляду на складність і суперечливість цього показника пропонується в МСТС фіксувати тільки одну його частину – транспортну рухливість із соціально-культурними цілями (поїздок на 1 мешканця в рік), тобто мінімальний рівень пересувань з вищезгаданими цілями, що гарантує кожному мешканцю міська транспортна система.

2. Співвідношення між громадським і індивідуальним видами транспорту. Співвідношення між ступенем розвитку громадського міського транспорту й індивідуального значно впливає на параметри шляхової мережі й економічні характеристики системи в цілому.

3. Один з найважливіших показників МСТС – інтегральна транспортна доступність, що показує можливість досягнення будь-якої точки району чи області. Рівень транспортної доступності визначається як співвідношення фактичних середньозважених витрат часу на пасажирські перевезення до нормативного (в %).

4. Рівень транспортної дискримінації населення показує, яка частка населення міста (в %) проживає поза нормативною зоною доступності.

5. Комфортність перевезень міським громадським транспортом. Як найважливіший критерій комфортності може бути розглянутий показник, що характеризує число пасажирів, які припадають на 1 м<sup>2</sup> салону транспортного засобу.

6. Питомий втрачений фонд вільного часу. Сумарні непродуктивні втрати часу на одержання транспортних послуг соціально-гарантованого мінімуму кожним мешканцем міста в день (годину).

7. Частка міського пасажирського транспорту в загальному сумарному забрудненні навколишнього середовища. Частка громадського транспорту встановлюється у % по відношенню до сумарного за-

бруднення від усіх джерел. Крім того, можуть бути встановлені додаткові стандарти:

- рівень шумового забруднення (Дба на один транспортний засіб);
- рівень викидів токсичних речовин (млн. т / млн. пас.-км).

8. Рівень розвитку мускульних видів транспорту. Частка мускульних видів транспорту (велосипеда) у загальній кількості пересувань мешканців міста (%).

9. Рівень ДТП з вини міського пасажирського транспорту:

- кількість випадків із смертельними пораненнями на 10 пасажирів;
- кількість випадків із смертельними пораненнями на 10 транспортних засобів.

10. Співвідношення витрат на інфраструктуру для регіонального транспорту і рухомий склад. Світова практика свідчить, що частка витрат на транспортну інфраструктуру складає в середньому 60%, а частка витрат на рухомий склад – 40%.

11. "Пасажиромісткість економіки". Цей показник розраховується як внесок результатів діяльності (обсяг транспортної роботи пасажирокілометрів) у валовий регіональний продукт (пас.-км / 1 USD ВВП).

Тенденція зниження даного показника свідчить про те, що із зростанням добробуту населення і збільшенням використання індивідуального транспорту потреба в змушених поїздках на громадському транспорті буде скорочуватись.

Кожний з наведених вище 11 параметрів МСТС встановлюється для конкретного міста залежно від таких факторів:

існуючого рівня розвитку міста, потенціалу його розвитку;  
територіальних розмірів міста.

Аналіз робіт вітчизняних і закордонних авторів, присвячених проблемам розвитку і функціонування міського транспорту, дозволяє систематизувати і застосувати для розробки показників-орієнтирів сформовані тенденції і залежності, що можуть бути використані як обмеження щодо розрахунку показників МСТС. У результаті зіставлення численних модельних ситуацій був встановлений можливий діапазон значень по показниках-орієнтирах (див. таблицю), що підтверджує їхню вірогідність.

Так, щодо другого показника крайні ситуації виглядають таким чином: наприклад, у 1997 р. в Казахстані співвідношення громадського й особистого транспорту було 78 і 22%, тоді як в Австрії – 29 і 71%.

Таким чином, використовуючи методику розрахунку параметрів МСТС, можна отримати показники-орієнтири для регіону, що можуть бути використані для стратегічного планування з урахуванням його

містобудівних і соціальних особливостей, створення нового механізму фінансування витрат на розвиток міського пасажирського транспорту.

Діапазони значень показників-орієнтирів

Показники-орієнтири	Діапазони значень
1. Транспортна рухливість населення із соціально-культурними цілями, поїздок на 1 мешканця в рік	$100 \leq \text{Ст}1 \leq 350$
2. Співвідношення між громадським і індивідуальним видами транспорту, %	$80:20 \leq \text{Ст}2 \leq 20:80$
3. Рівень транспортної доступності, %	$80 \leq \text{Ст}3 \leq 100$
4. Рівень транспортної дискримінації населення, %	$0 \leq \text{Ст}4 \leq 35$
5. Рівень комфортності перевезень, чол. / м <sup>2</sup>	$3 \leq \text{Ст}5 \leq 9$
6. Питомий втрачений фонд вільного часу (на 1 меш. у день), годин	$0,1 \leq \text{Ст}6 \leq 1,5$
7. Частка транспорту в загальному забрудненні навколишнього середовища, у тому числі міського громадського	$10 \leq \text{Ст}7_1 \leq 80$ $5 \leq \text{Ст}7_2 \leq 30$
8. Рівень розвитку мускульних видів транспорту, %	$0 \leq \text{Ст}8 \leq 45$
9. Рівень ДТП з вини міського громадського транспорту:	
• число смертельних поранень на 10 чоловік;	$1 \leq \text{Ст}9_1 \leq 3$
• число смертельних поранень 10 транспортних засобів	$1 \leq \text{Ст}9_2 \leq 4$
10. Співвідношення витрат на транспортну інфраструктуру і рухомий склад, %	$80:20 \leq \text{Ст}10 \leq 60:40$
11. Пасажироємність економіки, пас.-км / 1USD ВВП	$\text{Ст}11 \leq 0,89$

Отримано 04.09.2002

УДК 385 : 656.078.2

Е.Н.ЕЛАГИНА

Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, г.Харьков

### ВОЗМОЖНОСТИ ГРУЗОВЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВА

Рассматривается роль логистических центров в обеспечении синергетического эффекта за счет интеграции деятельности транспортных, промышленных, торговых и других предприятий, охарактеризованы особенности их работы, приведена классификация посреднических структур на транспорте.

Одной из характерных особенностей развития мировой экономики на современном этапе является усиление процессов межотраслевой кооперации и интеграции. Речь идет об образовании консорциумов по кооперированным складским поставкам продукции, корпораций промышленных предприятий и структур оптовой торговли, ассоциаций, включающих оптово-посреднические, складские предприятия и транспортные терминалы, логистических альянсов поставщиков, дистрибьюторов и потребителей продукции. Все эти организационные структу-