

УДК 656.1

ВЛИЯНИЕ УСЛУГ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА НА ГОРОДСКУЮ СРЕДУ

© 2014 Л.А. Сосунова, А.Р. Рахматуллина*

Ключевые слова: услуги общественного транспорта, городская среда, субсидирование, землепользование, доступность, интеграция.

Рассмотрены функции стратегического планирования и выявлены проблемы развития услуг городского пассажирского транспорта. Определено влияние землепользования на развитие общественного транспорта.

Научные исследования регионов и городов позволили определить ряд условий их экономического роста в постиндустриальной экономике, к которым можно отнести важность агломераций и кластеров, дифференциации и специализации видов экономической деятельности, развития сферы услуг и инфраструктуры. Все большее значение для социально-экономического развития городов имеют рост занятости населения, развитие региональных и муниципальных инновационных систем, способность городов и регионов быть привлекательными для проживания и творческой плодотворной работы¹. Одним из важных следствий проведенных исследований является то, что экономические преобразования в направлении роста и развития регионов и городов становятся все более зависимыми от наличия плотного физического пространства. Все эти условия могут быть реализованы при наличии эффективных и качественных перевозок, транспортных средств и инфраструктуры, роста мобильности населения и доступности предоставляемых услуг. Это, в свою очередь, означает, что общественный транспорт является движущей силой экономического развития регионов и муниципалитетов с точки зрения мобильности и доступности в целом, а также по сравнению с другими видами транспорта.

Общественный транспорт имеет большую емкость единовременных перевозок с относительно ограниченным спросом на пространство. Таким образом, общественный транспорт может быть использован при достижении плотности скопления пользователей услуг перевозки, что является предпосылками

для реализации эффекта масштаба и создания благоприятных условий для растущего сектора транспортных услуг. В сочетании с тем, что общественный транспорт зачастую более экологически безопасен, чем частные автомобили, можно предположить увеличение политического и социального интереса к общественному транспорту во многих странах и городах. Однако существует не так много исследований экономических последствий увеличения удельного веса перевозок общественным транспортом и его влияния на рост и развитие городских округов. Экономические разработки в этой области направлены на анализ доступности времени в пути и воздействия инвестиций в транспортную и дорожную инфраструктуру. Это означает, что существует большая потребность в более пространственных и глубоких исследованиях состояния и развития городского общественного транспорта.

Попытки эмпирически установить взаимосвязь между экономическим ростом региона или муниципалитета как результативным признаком и развитием общественного транспорта как факторным признаком отсутствуют или являются малообоснованными. Это можно объяснить тем, что регионы и муниципалитеты эпизодически и непоследовательно используют такие функции управления общественным транспортом, как диагностический анализ, прогнозирование и оптимизация. Основной функцией общественного транспорта является оказание услуги перевозки в качестве дополнения к личному автотранспорту, который в настоящее время доминирует в транспортном режиме городов².

* Сосунова Лильяна Алексеевна, доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой маркетинга и логистики. E-mail: Kafedra-kl@yandex.ru; Рахматуллина Альбина Рустамовна, аспирант. E-mail: laulay_87@mail.ru. - Самарский государственный экономический университет.

Функция комплексного планирования услуг общественного транспорта почти не осуществляется на региональном и муниципальном уровнях. Однако существует тенденция усиления внимания к общественному транспорту на региональном уровне, изменения распределения ответственности между различными уровнями власти, что обуславливает более пристальное внимание к комплексному планированию и поддержке принятия решений в управлении общественным транспортом. Региональные власти понимают, что развитие общественного транспорта следует планировать и интегрировать в масштабах всего региона на основе разработки руководящих принципов и инструментов планирования. Главной проблемой здесь является координация усилий региональных и муниципальных властей по использованию территорий как пространства оказания услуг общественного транспорта, развитию транспортной и дорожной инфраструктуры, более полному субсидированию услуг перевозки населения общественным транспортом.

Особое значение для развития городского общественного транспорта имеет стратегическое планирование его услуг как частично общественного блага в тесной взаи-

мосвязи с управлением качеством услуг. При планировании уровня качества услуг городского общественного транспорта следует оценить и такие прикладные аспекты развития услуг, как определение необходимого объема инвестиций в транспортные средства и транспортно-дорожную инфраструктуру. Независимо от источника поступления финансовых и материально-технических ресурсов, выделяемых на развитие общественного транспорта, важно добиться высокой социально-экономической эффективности их использования, что само по себе является проблемой из-за отсутствия научно обоснованной методики ее оценки.

Оказание услуг общественного транспорта как основной услуги перевозки населения во многом зависит от государственных субсидий, поэтому тарифы на услуги и заработная плата персонала организаций городского общественного транспорта регулируются. Доля субсидирования услуг городского общественного транспорта в Российской Федерации и других странах мира представлена на рисунке.

Обращает на себя внимание низкая доля субсидирования услуг общественного транспорта в Российской Федерации, которая, по расчетам авторов, не превышает 30%.

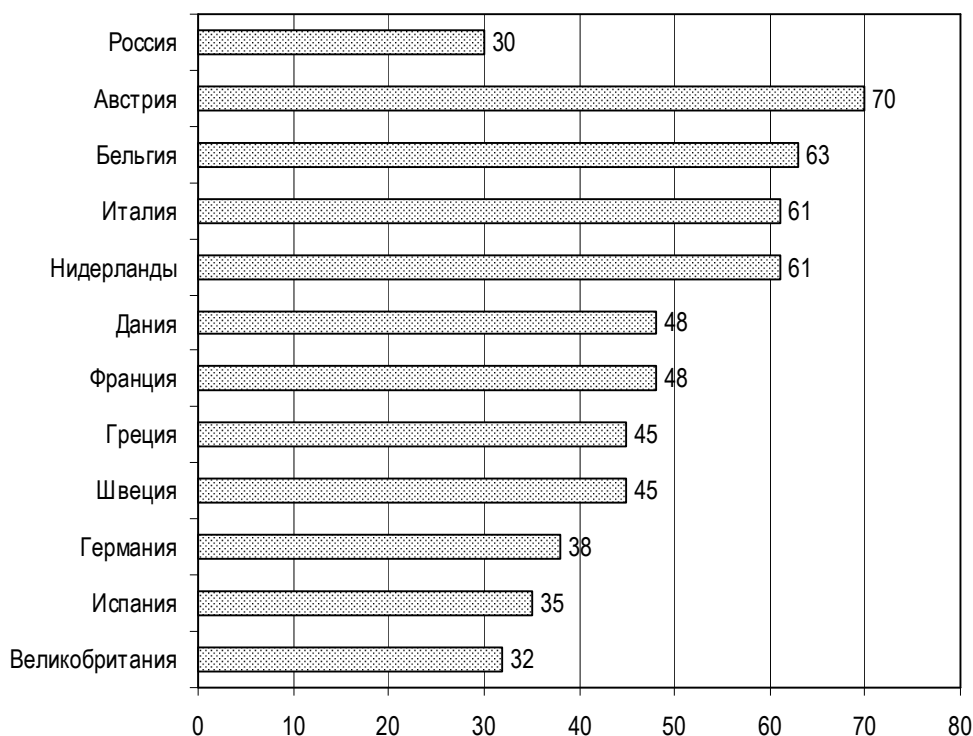


Рис. Доля субсидирования услуг городского общественного транспорта в Российской Федерации и других странах мира, %

Государственная и муниципальная ответственность на системы общественного транспорта имеет следствием возникновение финансовых проблем по трем основным причинам. Во-первых, не все налогоплательщики обязательно являются потенциальными клиентами организаций городского общественного транспорта. Системы перевозок часто распространяются на городские районы, которые не могут обеспечить необходимую для доходов клиентскую базу. Во-вторых, необходимость планирования заработной платы персонала транспортных организаций в тесной взаимосвязи с динамикой ее роста в других видах экономической деятельности. Третья проблема - недостаточно высокая экономическая эффективность инвестиционных проектов развития услуг городского общественного транспорта в городах с низкой плотностью населения.

Формирование и развитие городского землепользования, как правило, должно опережать динамику услуг общественного транспорта. В этом отношении важную роль играет планирование территории, отводящейся на остановочные пункты движения городского общественного транспорта, автостанции, крупные городские терминалы, решение проблем их дизайна, обслуживания, включая санитарно-гигиенические аспекты, и безопасности.

Несколько характеристик определяют влияние землепользования на развитие общественного транспорта:

♦ доступность. Единственной целью остановочного пункта движения общественного транспорта является предоставление доступа к транзитной системе, например, остановок вдоль пути следования автобусного маршрута. Здесь воздействие режима землепользования для планирования остановок минимально, так как время ожидания транспортного средства незначительно. По мере повышения уровня транзитного трафика и роста городской мобильности доступность оказывает уже более существенное влияние на режим местного землепользования для создания более благоприятных условий оказания услуг доступа населения к транзитным линиям;

♦ конвергенция. Как правило, конвергенция относится к более важным транзитным

остановкам, в частности, к местным автовокзалам, крупным трамвайным развязкам и станциям метро, с терминалами, включающими зоны ожидания и оказания дополнительных услуг. Станция часто является транзитной точкой схождения местного трафика для разных видов городского общественного транспорта. В рассматриваемом случае воздействия режима землепользования на услуги перевозки разнообразны, начиная от парковки, офисных помещений до организаций общественного питания и услуг розничной торговли. Подобные станции городского общественного транспорта должны учитывать характер и масштабы пассажирского трафика;

♦ интеграция. В настоящее время получают свое развитие крупные многоуровневые городские пассажирские терминалы для модальных перевозок. Терминал в этом случае является центральным местом с особым режимом землепользования, под которым понимается взаимодействие муниципального и коммерческого использования территории. Существуют различные уровни интеграции от простого сотрудничества власти и бизнеса до оформления частно-государственного (муниципального) партнерства по совместному использованию территории, где транзит является доминирующим.

Тем не менее существует сильное предубеждение против развития городского общественного транспорта из-за негативного восприятия коллективных поездок. Личная мобильность является символом статуса и экономического успеха, поэтому пользователи общественного транспорта воспринимаются как наименее успешный сегмент населения. Такое смещение понятий может подорвать имидж даже эффективных и качественных услуг общественного транспорта среди населения в целом.

Дальнейшему развитию услуг городского общественного транспорта препятствует ряд проблем. Так, города являются территориальными образованиями, имеющими высокий уровень накопления и концентрации экономической деятельности и сложные пространственные структуры, которые поддерживаются городскими системами перевозок. Чем больше город, тем выше сложность и потенциал для нарушений в системе городского общественного транспорта, особенно при

низкой эффективности муниципального управления.

Наиболее важные проблемы развития муниципального транспорта часто связаны с городскими районами проживания населения и происходят, когда транспортные системы по целому ряду причин не могут удовлетворять многочисленным требованиям городской мобильности. Городское хозяйство во многом зависит от эффективности его транспортной системы по перемещению пассажиров и грузов на разных видах городского транспорта и маршрутах. Среди заметных проблем городского общественного транспорта основными являются:

◆ неадекватное спросу на услуги общественного транспорта развитие дорожной инфраструктуры и маршрутизации перевозок, что обуславливает пробки на дорогах, трудности парковки общественного транспорта на остановочных пунктах, сокращение общественного (муниципального) пространства из-за высокого и интенсивного пассажирского трафика;

◆ недостаточно высокое качество услуг общественного транспорта, включая низкую скорость его движения, безопасность и уровень дополнительного сервиса на линии;

◆ негативное влияние на окружающую среду, особенно автобусов, с точки зрения ее загрязнения выхлопными газами, и шума от электрических видов транспорта (трамваев);

◆ неблагоприятное финансовое состояние муниципальных транспортных организаций в условиях недостаточного субсидирования услуг и низкой заработной платы персонала.

Комплексный анализ данных проблем способствует формированию тенденции по разрешению сложившейся ситуации в сфере услуг городского общественного транспорта и доказывает актуальность исследований.

¹ Трубина Е. Город в теории. М., 2011.

² Тойменцева И.А. Стратегическое планирование транспортных услуг // Вестник Самарского государственного экономического университета. Самара, 2009. № 12 (62). С. 112-117.

Поступила в редакцию 04.02.2014 г.