

Кадыралиев А. Т.**РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА****А. Т. Kadyraliev****THE ROLE AND IMPORTANCE OF URBAN PASSENGER TRANSPORT**

УДК: 338.47.664/17

Статья рассматривает роли и значения городского пассажирского транспорта при существующих и возникающих проблемах в городах мира, в том числе и г. Бишкек как транспортный "коллапс" из-за непрерывного роста индивидуальных автомобилей.

The role of urban public transport is becoming more and more important issue in modern life where private car ownership is rapidly growing. This paper argues that only urban public transport can alleviate the traffic congestion in the big cities including Bishkek.

Для современного города с непрерывным ростом населения и вслед рабочей силы характерно срастание новых жилых районов с пригородами, культурно-развлекательных и бизнес центров и другими промышленными районами, т.е. образование так называемых мегаполисов. Естественно все это сопровождается с непрерывными транспортными передвижениями, вследствие чего приводит города в транспортный "коллапс". Ключевым решением в данной ситуации приемлем лишь один путь – улучшить доступность и качество городского пассажирского транспорта (ГПТ) с разумным и своевременным расширением маршрутной сети и обновлением и пополнением подвижного состава [2].

Экономическая и социальная роль городского пассажирского транспорта (ШТ) состоит в оказании услуг по перевозке пассажиров, их ручной клади и багажа путем удовлетворения потребности людей в перевозках [3].

Современный этап развития градостроительства в Кыргызстане протекает в условиях экономического спада, нестабильности государственного управления, отсутствия четкого законодательства и контроля за продажей и использованием земли.

Несмотря на экономические трудности, серьезные изменения в социальной сфере, современный этап в развитии городов, в частности в столице страны, характеризуется увеличением уровня автомобилизации и транспортных связей между деловыми, периферийными и загородными районами. При этом развитие улично-дорожной сети существенно отстает от развития численности автомобилей.

Однако, автомобилизация населения - это проблема глобального характера [6]. Она характеризуется, тем, что автомобильные дороги занимают наибольшую часть территории городов и создают дорожные заторы. Например, более половины территории в городах США занимают инфраструктуры транспорта, разрушая зеленые насаждения городской среды.

Мировой автомобильный парк непрерывно растет благодаря тем преимуществам, которыми обладает автомобиль: высокая маневренность, хорошие тягово-динамические показатели, возможность беспересадочной поездки, высокий транспортный ком-

форт [2]. В результате нерегулируемой автомобилизации промышленно развитых стран маршрутизированный транспорт терял до недавнего времени пассажиров и свертывался.

Один из известных американских историков и специалист в области теории и истории архитектуры, градостроительства и урбанизма Мамфорд Льюис задается вопросом: "наши города существуют для людей или для автомобилей?" [9]. Мамфорд формулировал идеологию градостроительства до того момента когда города еще не дошли своего переломного момента и предвещал существенные вопросы, которые мы должны бороться сегодня. Мировой парк зарегистрированного подвижного состава автомобильного транспорта в начале нового тысячелетия насчитывало около 600 млн. единиц, в том числе 86% приходился на легковые автомобили, 13 - на грузовые и только 1% - на автобусы [1]. Сегодня, этот показатель достиг более одного миллиарда машин [10], и опять же преобладая удельным весом индивидуального автомобиля. Социальная и экономическая устойчивость городского планирования, основанная на автомобилях, сейчас подверглась сомнению. Было например подсчитано, что жители Нью-Йорка сохраняют \$19 млрд в год просто потому, что там меньше владельцев автомобилей, и жители совершают меньше поездок, чем средний американец [8].

Развитие ГПТ позволяет ограничить эксплуатацию транспортных средств индивидуального пользования, что приводит к снижению загрязнения воздушного бассейна и уменьшению транспортного шума на улицах города. В среднем при перевозке одного пассажира общественным транспортом в воздушную среду выделяется в 9-10 раз меньше вредных веществ по сравнению с перевозками на индивидуальных автомобилях, 5].

Например, около 70% опрошенных среди жителей Европы думают что общественный транспорт может эффективно решить экологическую проблему [7]. Это означает что в развитых странах с высоким уровнем автомобилизации, ведутся активные дискуссии делающий особый акцент на использование общественного транспорта значительной долей населения. Население осознает, что водители в перегруженных транспортом районах прямо выигрывают от сокращения длительности поездки и снижают свои затраты благодаря тому, что другие принимают решение воспользоваться общественным, а не личным транспортом [7]. В связи с этим часто проводятся научно-практические конференции в странах Евро Союза (ЕС) посвященные на тему "устойчивый транспорт" или "общественный транспорт – движущая сила экономического развития города" и т.д.

Политика внедрения устойчивого транспорта имеет наибольшее развитие на уровне города в странах ЕС. За пределами ЕС к городам, которые чаще рассматривают устойчивость как один из ключевых факторов в сфере транспорта и планировании землепользования, относятся: Куритиба в Бразилии, Богота в Колумбии, Портленд в штате Орегон, США и Ванкувер в Канаде. В странах ЕС наблюдается прогресс в городском транспорте, которые выражаются в качественном улучшении транспортных средств общего пользования, совершенствовании и внедрении высокоэффективных технологических процессов, способствующих снижению экологической нагрузки на окружающую среду. Одним из основных направлений ЕС в транспортной отрасли, является программа "городская мобильность" [5].

Согласно Международному Союзу Общественного Транспорта (МСОТ), общественный транспорт обеспечивает экологически благоприятную работу и один из основных рабочих мест во многих городах мира. Приблизительно 60 млрд поездки осуществляются на общественном транспорте в 27 странах ЕС. Услуга общественного транспорта в ЕС оценивается в районе 130-150 млрд евро в год, представляющий 1-1,2 % от совокупного показателя ВВП ЕС. Сектор общественного транспорта в ЕС создает около 1,2 миллиона прямых рабочих мест и в среднем 2-2,5 косвенных в расчете за 1 прямого рабочего места [5]. По оценкам экспертов в ЕС каждая вложенная 1 евро в общественный транспорт составит 4 евро в перспективе от стоимости общей инвестиции. А по оценкам Американской Ассоциации Общественного Транспорта (ААОТ): каждый вложенный 1 доллар в общественный

Дорожные заторы транспорт генерирует 4 доллара дохода; каждый млрд. доллар инвестиций в общественный транспорт создает 36 тыс. рабочих мест, каждый 10 млн. доллар капиталовложения в общественный транспорт увеличивает объем продаж в других сферах до 30 млн. долларов [4].

Таким образом, на основе вышеизложенного, можно утверждать, что каждая вложенная единица в

общественный транспорт может отражать четырехкратный размер изначального показателя и влияет на развитие других отраслей экономики. Это создает предпосылки для дальнейшего исследования закономерности спроса и предложения услуг общественного транспорта и его роли в современном обществе.

Кроме всего этого прочего, общественный транспорт минимизирует риски безопасности при передвижении на транспортном средстве.

Например, ААОТ оценил, что поездка в общественном транспорте 91 раз безопаснее, чем на индивидуальном транспорте. Кроме того, каждый вложенный 10 миллионов долларов США в общественный транспорт, позволяет сэкономить более 15 миллионов долларов США на транспортные расходы, как пользователей личного автомобиля, так и общественного транспорта [4]. Согласно ААОТ, затраты пользователей индивидуальных автомобилей составляет от 4,826 до 9,685 долларов США в год, в зависимости от марки автомобиля и расстояния поездки. Между тем, годовой расход одного человека пользующийся общественным транспортом составляет от 200 до 2000 долларов США в зависимости от расстояния поездки, времени поездки, вида транспорта и услуги.

Значит, рост автомобилизации имеет свои негативные влияния, как на окружающую среду, так и на структуру расхода семейного бюджета.

В течение нескольких десятилетий города мира сталкиваются с транспортной проблемой так называемой "дорожные пробки". Постоянный рост количества транспорта в мегаполисах усложняет движение транспортных средств и негативно влияет на экологию. Жизнь в городах из-за постоянного транспортного потока теряет свою привлекательность. Влияние частного транспорта на большие города представляет собой, так называемый "замкнутый круг" (рис.). Города постоянно должны увеличивать количество автодорог и парковочных мест. Но в конечном результате и этого становится недостаточно.



Рис. Замкнутый круг развития городского транспорта

Строительство новых дорог для развязки транспортных узлов, требуют значительных инвестиций. Однако, как показывают опыт международной практики, меры предпринятые для сокращения дорожных заторов на краткосрочный период может побуждать дополнительно обратный эффект в будущем. Примером может служить отчет правительства Великобритании, опубликованный в 1994 году, что увеличение пропускной способности дорожных сетей облегчил транспортных заторов только временно, потому что это обусловило увеличению пользователей частных машин. Другое исследование было проведено Агентством Защита Окружающей Среды в США, в котором, предполагают, что, увеличение прироста машин является результатом строительства новых дорог. Это подтверждает о закономерности вывода: "больше дорог - больше машин" (см. рис.). Значит, роль, и значение общественного транспорта становится важным аспектом в развитии города или целого региона.

Важная роль городского пассажирского транспорта в экономическом развитии города подтверждаются с выводами, сделанным на 1-м Евразийском конгрессе МСОТ, который состоялся в сентябре 2010 года. Участники Первого Евразийского Конгресса МСОТ призывали органов власти всех уровней, от решений которых зависит обеспечение городской мобильности граждан, сделать все возможной для сохранения и развития маршрутов общественного транспорта, и сделать это сейчас, не перекладывая эти проблемы на плечи следующих поколений. В настоящее время МСОТ активно ведет работу в этом направлении под лозунгом "Общественный транспорт - движущая сила экономического развития городов". Общемировая стратегия МСОТ в отношении общественного транспорта - способствовать удвоению к 2025 году доли общественного транспорта на рынке городских пассажирских перевозок. Применительно к Евразийскому региону, сегодня стратегией организации должно стать удержание тех объемов городских перевозок, которые общественный транспорт сегодня имеет, недопущение его деградации, с последующим постепенным выходом на запланированные мировым сообществом цели.

Важным фактором развития пассажирского автотранспорта в Кыргызской Республике является значительный рост парка личных легковых автомобилей. Согласно официальным данным, ежегодное увеличение прироста автомобилей в Бишкеке составляют от 5 до 15% или около 10 тысяч единиц. За последние двадцать лет численность автотранспорта в столице возросла на 20%, а за пять лет их число возросло в 1,8 раза. Уровень автомобилизации населе-

ния в республике насчитывается более 60 единиц на 1000 населения. По обеспеченности индивидуальными легковыми автомобилями ведущее место занимает г. Бишкек (137 автомобилей на 1000 населения) и Чуйская область (99 автомобилей). При этом основная часть автомобильного парка составляют подержанные старые машины. На конец 2010 года, в республике зарегистрировано около 430,0 единиц и вырос на 71% или более 140,0 тыс. единиц по сравнению с 2005 г., из них 31% находятся в столице. шт

Анализируя опыт автомобилизации развитых стран, следует принять во внимание, что резкое обострение транспортных проблем в крупных и крупнейших городах вызвано не только чрезмерным числом автомобилей, но в значительной степени социальной структуры этих городов. Самым опасным конкурентом для автомобильных концернов является общественный транспорт. Неразвитость общественного пассажирского транспорта заставляет жителей города использовать автомобиль. Как показывает анализ в городах ЕС, число автомобилей на 1000 жителей уменьшается при наличии развитой системы общественного транспорта.

Литература:

1. Кучевский Н. Тенденции развития рынка транспортных услуг. Белорусский журнал международного права и международных отношений. 2003-№2/-с. 12-14
2. Пассажиры автомобильные перевозки: учебник для вузов / Гудков В.В., Миротин, Л.Б., Вельможин А.В. и др. - М.: Горячая линия - Телеком, 2006. - 448 с.
3. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник для студ. учреждений сред. проф. образования/И.В. Спирин. -5-е изд., пере- раб. - М.: Издательский центр "Академия", 2010. - 400 с.
4. Американская Ассоциация Общественного Транспорта// www.apta.com
5. Международный Союз Общественного Транспорта // www.uitp.org
6. Cities on the move: a World Bank urban transport strategy review. The World Bank, Washington D.C., 2002.
7. Reclaiming city streets for people Chaos or quality of life? European Commission. Directorate -General for the Environment.
8. Green dividends of New York, April, 2010 // http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdCnyc_jjreendividend_april2010.pdf
9. Mamford L. Does the city exist for people or motorcar? // <http://www.brainpickings.org/index.php/2011/09/02/lewis-mumford-on-the-city-1963>
10. Two billion cars. Culture transformation // <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/trnews/tnews259billioncars.pdf>.

Рецензент: к.э.н., профессор Рыскулов С.К.