

*Olena Filippova*¹
*Koloman Ivanička*²

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ

THE MAIN DIRECTIONS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORT IN UKRAINE

Abstract

The paper presents the description of the evolution of the concept “sustainable development of transport”. Also the main directions of transport policy in the EU are given in the article. The analysis of the state of municipal passenger transportation in Ukraine is studied, on basis of it the basic problems which impede sustainable development of the system of public transport are revealed. Based on the concept of sustainable development and European experience the main directions of sustainable development of public transport in Ukraine on each of its constituents are offered.

Введение

Начиная с конца 80-х XX века в научной и научно-популярной литературе появляется новое направление развития общества, получившее название «устойчивого развития». Основная идея нового способа развития различных сфер человеческой деятельности заключается в объединении трех основных точек зрения: экономической, социальной и экологической. Появление такой концепции развития общества можно объяснить особенностью современного этапа развития человечества и наличия ресурсных ограничений. Как известно, ресурсные ограничения носят комплексный характер и связаны не только с ограниченностью собственно минерального сырья, но и со взаимодействием и взаимовлиянием между человеком и природой. Осознание такого взаимодействия человека на окружающую его среду привело к необходимости введения предельно допустимого антропогенного воздействия на природу, превышение которого со временем сможет вызвать в ней необратимые деградационные процессы.

Осознавая это, европейскими странами еще в начале 90-х годов XX века был взят курс на внедрение основ устойчивого развития в различных сферах человеческой деятельности. Сначала Комиссией ЕС был разработан ряд нормативных документов, регламентирующих внедрение данного направления в целом в процесс развития европейского общества, позже – в отдельные сферы народного и городского хозяйства, и, наконец, в начале XXI века – в транспортную сферу как составную часть инфраструктуры городов, роль которой нельзя переоценить.

Что касается Украины, то следует отметить, что в нашей стране процесс устойчивого развития является достаточно новым, поэтому еще не успел охватить все

¹ Olena Filippova, an advanced student of the department “Economics of enterprises”, the Donbas National Academy of Civil Engineering and Architectures, 2, Derzhavina Street, Makeyevka, 86123, Donetsk region, Ukraine; e-mail: filippochek87@rambler.ru

² Mr. Professor, Dipl. Eng. Koloman Ivanička, PhD, Director of the Management Institute, the Slovak University of Technology, Vazovova 5, 812 43, Bratislava, Slovak Republic; e-mail: koloman.ivanicka@stuba.sk

сферы человеческой деятельности. Так по настоящий день не существует достаточной базы нормативной, научно-популярной и методической литературы в вопросах развития городского транспорта в Украине, существующие ж нормативно-правовые документы не рассматривают комплексно в полной мере все составляющие концепции устойчивого развития, поэтому требуют существенной доработки. Именно это и послужило предметом настоящего исследования.

Эволюция понятия устойчивого развития

Понятие устойчивого развития впервые было введено в 1987 году Международной комиссией по окружающей среде и развитию в заключительном докладе «Наше общее будущее», в котором была положена новая триединая (эколого-социально-экономического) концепция устойчивого развития общества. Всемирный саммит ООН по устойчивому развитию (межправительственный, неправительственный и научный форум) в 2002 году подтвердил приверженность всего мирового сообщества идеям устойчивого развития для долгосрочного удовлетворения основных человеческих потребностей при сохранении систем жизнеобеспечения планеты Земля.

Сегодня, согласно формулировке Всемирного саммита ООН, под устойчивым развитием следует понимать «развитие общества, которое позволяет удовлетворять потребности нынешних поколений, не нанося при этом ущерба возможностям, оставляемым в наследство будущим поколениям для удовлетворения их собственных потребностей» [2]. Данная дефиниция понятия «устойчивого развития» является базовой, первостепенной, но далеко не универсальной, поэтому ее изучению и по сей день посвящено немало научных трудов.

Что касается устойчивого развития транспорта, то по сей день в экономической и научной литературе не существует единого определения, которое б максимально точно и в полном объеме отражало специфику и особенность данного процесса применительно к транспортному сектору. В наиболее общем виде, согласно анализу многочисленной отечественной и зарубежной литературы, устойчивое развитие транспорта можно трактовать, с одной стороны, как развитие, которое обеспечивает настоящую потребность в мобильности всех людей (например, расширение доступа к социальным благам и, как следствие, улучшение качества городской жизни) при незначительных влияниях на окружающую среду и территорию развития города в целом, с другой - последовательное улучшение потребительских индикаторов транспорта, закрепленных в первую очередь в свойствах территории (доступность, экология мест проживания и другие свойства, формируемые транспортной системой, которые «перейдут» следующим поколениям).

В контексте всего вышеизложенного авторами были выделены следующие социальные, экономические и экологические параметры в едином комплексе устойчивого развития транспорта.

1. Экономическая составляющая – максимальное удовлетворение потребностей пассажиров в качественных и безопасных перевозках с учетом оптимального использования ограниченных ресурсов и использования энерго- и материалосберегающих технологий, экологических видов топлива.

В разрезе данного компонента общей концепции устойчивого развития транспорта можно выделить следующую группу экономических индикаторов: развитость транспортной инфраструктуры в городе, муниципальная транспортная политика, изменение характеристик энерго- и материалопотребления, оценка и формирование потенциала городского транспорта, прозрачность и обоснованность

тарифной политики предприятий городского транспорта, зависимость от внешних источников сырья и энергии.

2. Социальная составляющая – устойчивое развитие городского транспорта с учетом снижения напряженности в обществе, соблюдения социальной справедливости, защиты прав и свобод разных слоев населения.

В разрезе данного компонента общей концепции устойчивого развития транспорта можно выделить следующую группу социальных индикаторов: устранение диспропорции в транспортном обеспечении города и села (центра и периферии), степень удовлетворения пассажиров в качестве и объеме оказываемых транспортных услуг, уровень информационного обеспечения осведомленности пассажиров о движении подвижного состава.

3. Экологическая составляющая – максимальное удовлетворение потребностей пассажиров в качественных и безопасных перевозках, осуществляемое в гармонии с окружающей средой, с учетом уменьшения деградации природной среды.

В разрезе данного компонента общей концепции устойчивого развития транспорта можно выделить следующую группу экологических индикаторов: разработка и внедрение экологически щадящих технологий, экологически безопасное использование биотехнологий, экологически безопасное управление выбросами выхлопных газов, степень использования альтернативных источников топлива

Направления устойчивого развития транспорта в ЕС

Транспорт является важнейшим структурным элементом экономики Европейского сообщества. Кроме того, он играет существенную роль и в жизни населения государств ЕС, обеспечивая его возрастающую мобильность. Подтверждением тому является хотя бы тот факт, что средняя протяжённость поездок населения возросла с 1988 по 2008 года более, чем в 2 раза, и на начало 2009 г. составила 35 км в день на человека.

В то же время развитие транспортной системы ЕС сегодня сталкивается с рядом серьезных проблем, значительно снижающих её эффективность. К ним в первую очередь необходимо отнести:

1) транспортную перегруженность отдельных территорий и направлений в первую очередь - автомобильных магистралей, некоторых участков железнодорожной сети, городских дорог, аэропортов и т.д., вызывающую существенные экономические потери и снижение качества жизни населения, а также одновременное ухудшение транспортного обеспечения ряда периферийных территорий;

2) транспортную аварийность;

3) вредное воздействие на окружающую среду, здоровье населения, климат;

4) значительное потребление невозобновляемых ресурсов (нефтепродуктов) [7].

Рост перегрузки и соответствующее увеличение транспортных заторов является основной причиной снижения эффективности функционирования общеевропейской транспортной системы, её экономической конкурентоспособности, роста числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий. С ростом числа заторов непосредственно связано и увеличение негативного воздействия транспорта на окружающую среду, здоровье населения, климат планеты. По оценкам западных экспертов только прямые потери, связанные с перегруженностью автомобильных дорог составляют в настоящее время 0,5% ВВП Европейского сообщества, а к 2015 году их величина может возрасти до 1% ВВП [12].

Наличие подобной тенденции заставило Европейскую Комиссию уделить серьезное внимание решению проблем в транспортном секторе, пересмотру

существующих положений транспортной политики Европейского Сообщества. Разработка и обоснование мер, способствующих устойчивому развитию транспорта в ЕС, а также основные направления новой транспортной политики нашли свое отображение в Белой книге «Европейская транспортная политика на период до 2010 года - время решать» (White paper «European transport policy for 2010: time to decide»).

В целях снижения перегрузки транспортной инфраструктуры и связанных с ней негативных социально-экономических последствий, а также общего повышения эффективности и конкурентоспособности транспортного сектора Европейская транспортная политика предусматривает решение следующих основных задач (рис. 1).

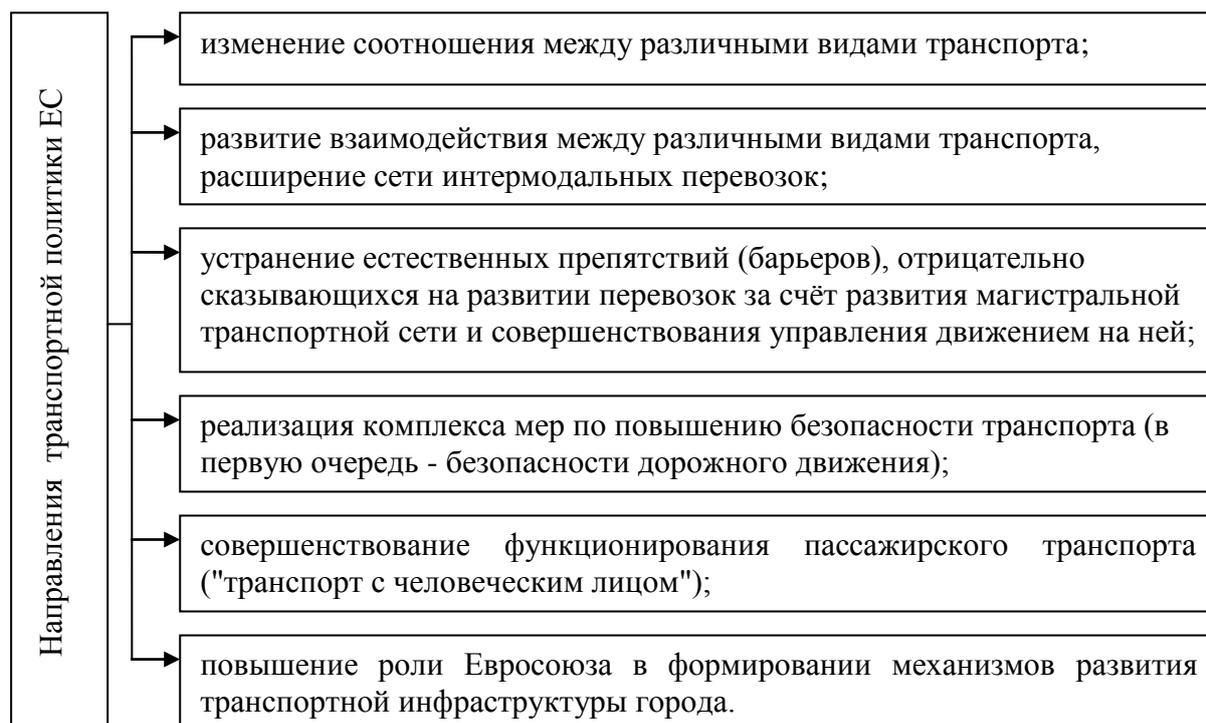


Рис. 1: Основные направления транспортной политики ЕС

Кроме того Европейский Союз считает генеральным направлением решения проблемы управления движением городского транспорта (с учетом всех ее аспектов - перегруженность инфраструктуры, загрязнение окружающей среды, безопасность движения) использование экологичных транспортных средств и создание качественного общественного транспорта. Решение данного вопроса Комиссия ЕС видит в использовании альтернативных транспортных топлив: в краткосрочном и среднесрочном плане – биотоплива; в среднесрочном и долгосрочном плане - природный газ; в очень отдаленном будущем – водород (в целом к 2020 году предполагается заместить 20% традиционного моторного топлива альтернативными) [1].

Большое внимание также Комиссия ЕС уделяет принятию мер по ограничению использования легкового автотранспорта в городах, а также приоритетному развитию городского пассажирского транспорта. Основными мерами по сдерживанию использования личного транспорта в городах ЕС являются:

1) пересмотр общего уровня налогов на автотранспортные средства и создание более широкой правовой базы Сообщества для внедрения механизмов дифференциации

налогообложения пассажирского автотранспорта в соответствии с экологическими критериями;

2) принятие подзаконных актов по ограничению на минимальном уровне стояночных мест у новых офисных зданий;

3) выделение приоритетных полос для движения общественного транспорта, увеличение числа полос для велосипедного и мотоциклетного движения;

4) оплата фирмами служебных поездок сотрудников на общественном транспорте;

5) введение платности за пользование инфраструктурой (платность парковки, платность въезда на отдельные территории, введение электронных систем идентификации автомобилей и электронных систем взимания платы) [1].

Указанные выше направления транспортной политики ЕС наглядно демонстрируют тот факт, что в Европе уже давно осознанно и твердо взят курс на устойчивое развитие существующей транспортной системы. Результатом успешной реализации приведенных мероприятий и соблюдения основных принципов развития транспорта, заложенных в Белой книге, послужит нейтрализация негативного воздействия транспорта на окружающую среду (в частности, уменьшение выбросов в атмосферу), и как следствие, сохранение природной основы для воспроизводства жизни последующих поколений и удовлетворения их потребностей. А именно это и является основополагающим принципом устойчивого развития транспорта и общества в целом.

Современное состояние городского пассажирского транспорта в Украине

Не для кого не секрет, что в современных условиях городской транспорт является ключевой сферой нормального и достойного жизнеобеспечения населения. Это связано с тем, что пассажирский транспорт является составной частью инфраструктуры города, его работа оказывает существенное влияние на формирование баланса общественного времени, расширение территориальных связей, размещение производительных сил. На примере городского пассажирского транспорта проявляется сложность перехода от отраслевых к территориальным принципам управления. Это приводит к негативным социальным последствиям, отрицательно отражается на функционировании всего хозяйственного комплекса той или иной страны и субъектов хозяйствования.

Высокое социально-экономическое значение городского пассажирского транспорта для Украины обуславливается исторически сложившейся высокой его долей в общем объеме перевозок пассажиров.

Однако сложившиеся в экономике страны диспропорции и негативные явления отразились в значительной мере и на системе городского транспорта, что проявилось, прежде всего, в сокращении целевых бюджетных инвестиций в транспортную отрасль. Это в свою очередь привело к сокращению и ухудшению технического состояния подвижного состава, сокращению длины маршрутной сети и режимов работы транспорта, и как следствие, существенному ухудшению качества транспортного обслуживания.

Но несмотря на это статистические данные свидетельствуют о том, что в целом по Украине имеет место позитивная динамика перевозки пассажиров (табл. 1) [13].

Из данных табл. 1 видно, что на долю пассажирских перевозок электротранспортом приходится около 42% от общего количества пассажиров. В тоже время достаточно высокой остается доля пассажирских перевозок индивидуальным автомобильным транспортом.

Табл.1: Пассажирские перевозки по Украине за 2008 год

	Перевезено пассажиров		Пассажирооборот	
	млн.,	в % к 2007	млн.,	в % к 2007
Всеми видами транспорта	8331,2	101,4	147265,2	104,5
в том числе				
железнодорожным	445,6	99,7	53225,4	100,3
автомобильным	4368,7	104,7	61433,8	109,6
троллейбусным	962,7	93,8	5356,3	91,7
трамвайным	1580,4	97,5	9011,2	96,6
метрополитен	958,7	102,9	7339,0	103,0

Но несмотря на это сегодня общественный транспорт продолжает играть огромную роль в жизни каждого украинца. Следует отметить лишь тот факт, что в последнее время все больше торопящихся пассажиров отдают предпочтение «маршруткам (минибасам)», отодвигая тем самым городской электротранспорт на «второй план». Так по данным Государственного комитета статистики Украины в течение последнего десятилетия в работе городского электротранспорта наметилась тенденция к уменьшению объема перевозок пассажиров и ухудшения показателей качества и безопасности их транспортного обслуживания, о чем свидетельствуют данные рис. 2 [13].

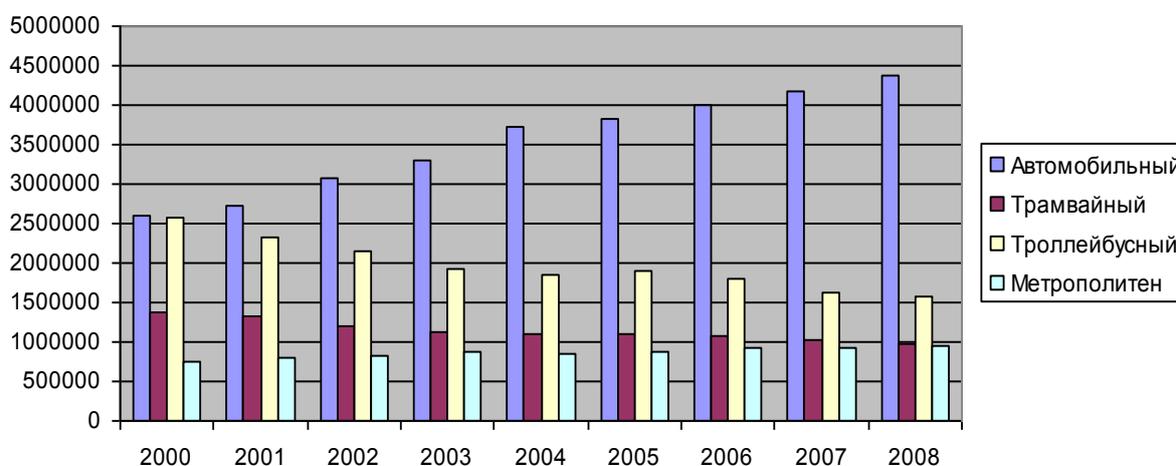


Рис. 2: Динамика пассажирооборота по Украине (млн.пас.км)

Из данных рис. 2 видно, что в общей системе пассажирских перевозок городским транспортом наибольший удельный вес занимает индивидуальный автомобильный транспорт, доля которого выросла с 35,6 % в 2000 до 55,5 % в 2008 годах. При этом в целом по Украине в 2008г. по сравнению с 2000г. общий пассажиропоток на городском электротранспорте уменьшился в среднем на 26%.

Данная тенденция вызвана тем, что в Украине в сфере городского пассажирского транспорта наметилось много проблем, которые сдерживают его дальнейшее развитие и, как следствие, уменьшают «популярность» его использования среди населения. Выделим лишь основные из них:

- нерациональное соотношение между разными видами и типами подвижного состава, который обслуживает городские маршруты;

- отсутствие динамики наращивания количества подвижного состава горэлектротранспорта;
- недостаточное обновление подвижного состава горэлектротранспорта, а также парка автобусов большого класса;
- несовершенство организации предоставленных населению услуг легковыми таксомоторами;
- отсутствие в большинстве крупных областных центров скоростного вида транспорта (метро, скоростного трамвая);
- недостаточное развитие транспортной инфраструктуры города (дорожного покрытия, освещения, автоматических систем управления дорожного движения, автоматизированных систем диспетчерского контроля и управления, диспетчерских пунктов, расширения проездной части улиц, формирования пешеходных зон и др.) и механизмов ее финансирования;
- отсутствие маркетинговых служб по изучению пассажиропотоков и факторов, которые влияют на его изменение;
- неэффективность механизма управления коммунальными предприятиями городского транспорта, нерентабельное их функционирование;
- недостаточный учет экологической составляющей при формировании маршрутной сети и выборе моделей подвижного состава.

Однако анализ только существующих проблем функционирования и развития системы городского пассажирского транспорта не позволяет в полной мере точно и обоснованно разработать и реализовать необходимые мероприятия и действия, способствующие их полному решению. С целью разработки максимально эффективных направлений устойчивого развития и функционирования городского транспорта, реализация которых будет способствовать выходу существующей системы городского транспорта из кризисного, убыточного состояния, значительному улучшению настоящего ее положения был проведен анализ слабых и сильных сторон существующей в Украине системы городского пассажирского транспорта, ее возможностей и угроз развития. Результаты проведенного SWOT - анализа представлены на рис. 3.

Сегодня в Украине существует ряд нормативных документов, регламентирующих порядок и механизм функционирования системы пассажирского транспорта в городе. Среди них следует отметить, Закон Украины «Про городской электрический транспорт» от 29.06.2004 № 1914 – IV, Постановление Кабинета Министров Украины «Про утверждение правил предоставления населения услуг по перевозке городским электротранспортом» от 23.12.2004 № 1735, Приказ Министерства жилищно-коммунального хозяйства «Об утверждении Порядка формирования тарифов на услуги городского электрического транспорта (трамвай, троллейбус и метрополитен) соответственно от 25.07.2007 № 96 и 05.03.2007 № 191. Что же касается вопроса устойчивого развития и развития в целом системы городских пассажирских перевозок, то на сегодняшний день в стране существует всего несколько нормативных документов, регламентирующих данный процесс. Основным документом, в котором заложены ключевые направления устойчивого развития городского транспорта, является Государственная программа развития городского электротранспорта на 2007-2015 года, утвержденная Постановлением Кабинета Министров Украины от 29.12.2006 № 1855.

Согласно указанного выше нормативно-правового документа основными направлениями устойчивого развития городского пассажирского транспорта в Украине выбраны:

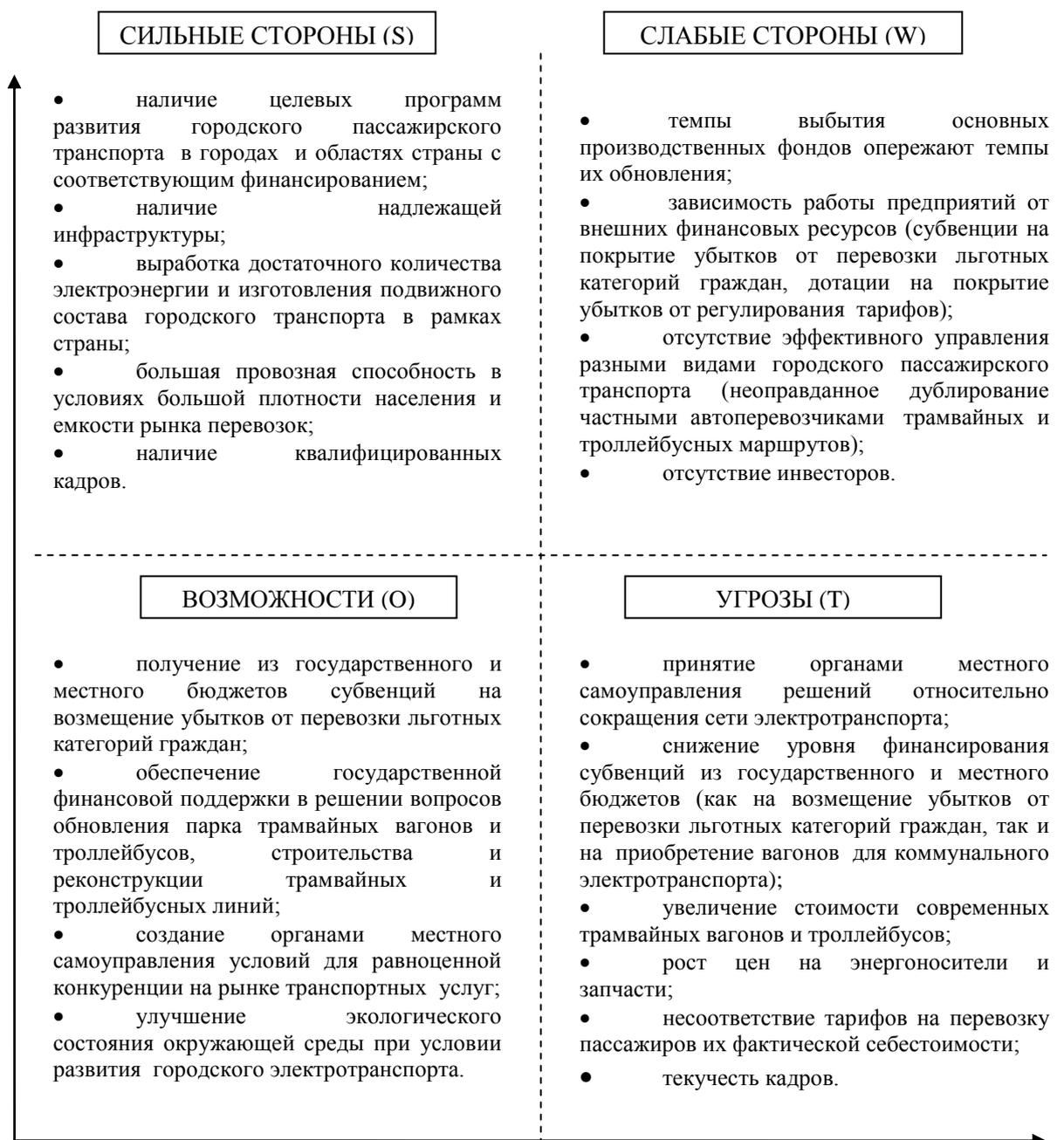


Рис. 3: SWOT-анализ устойчивого развития городского пассажирского транспорта в Украине

1. Организация эффективного управления городским электротранспортом и использования его имущественного комплекса путем передачи в случае целесообразности объектов городского электротранспорта в аренду или концессию в соответствии с существующим законодательством.

2. Обеспечение безубыточного функционирования предприятий городского транспорта за счет решения центральными и местными органами исполнительной власти вопросов относительно полного возмещения из государственного и местных бюджетов потерь предприятий от бесплатной перевозки отдельных категорий граждан, а также от установки тарифов на проезд в городском электротранспорте, уровень которых не покрывает расходов с перевозки пассажиров; увеличение

собственных доходов предприятий путем создания органами местного самоуправления условий для равноценной конкуренции на рынке транспортных услуг.

3. Техническое переоборудование городского электротранспорта, обновление трамвайных вагонов и троллейбусов, которые исчерпали свой технический ресурс, путем закупки современного отечественного подвижного состава; строительство и реконструкция трамвайных и троллейбусных линий с использованием новейших технологий, конструкций и специальных частей для трамвайных путей и контактных сетей.

4. Создание на базе коммунальных предприятий транспортных компаний для решения вопросов комплексного развития маршрутной сети, исключения неоправданного дублирования частными автоперевозчиками трамвайных и троллейбусных маршрутов, эффективного использования и развития ремонтной инфраструктуры предприятий, надлежащего содержания подвижного состава, обеспечение безопасности движения и улучшение качества предоставления транспортных услуг.

5. Уменьшение расходов на эксплуатационную деятельность за счет оптимизации численности работников предприятий, перевод на самостоятельное функционирование их объектов социальной сферы, повышение качества технического обслуживания и ремонта объектов городского электротранспорта, внедрения мероприятий по энергосбережению, оптимизации объемов предоставления транспортных услуг и увеличения эксплуатационной скорости подвижного состава на маршрутах.

6. Нормативно-правовое и научно-техническое обеспечение функционирования и развития городского электротранспорта путем разработки и утверждения новых и пересмотр устаревших нормативно-правовых актов по вопросам регуляции отношений в сфере городского электротранспорта, строительства, эксплуатации и ремонта его объектов; согласование национальных стандартов и нормативных документов в сфере функционирования городского электротранспорта с директивами Европейского Союза и т.д [4].

Это наиболее полный перечень всех разработанных органами исполнительной власти мероприятий, реализация которых, как планируется, будет способствовать устойчивому развитию существующей системы городского транспорта в Украине.

Как видно из всего вышеперечисленного, данный список мероприятий охватывает разные стороны функционирования системы пассажирских перевозок в Украине: начиная с организации системы управления и заканчивая разработкой основ сбалансированного финансирования ее эффективного функционирования. Однако на лицо является тот факт, что наряду с экономической и социальной составляющими концепции устойчивого развития активно замалчивается ее третий компонент, а именно – экологическая. Роль и значение последней для Украины как страны с неблагоприятной экологической обстановкой не стоит недооценивать. Особенно это проявляется в вопросах функционирования и развития пассажирского транспорта, который в последнее время также стал одним из главных источников загрязнения окружающей среды в Украине, о чем свидетельствуют данные рис.4.



Рис. 4: Прогноз изменения соотношения вклада передвижных и стационарных источников выбросов [8].

Конечно, основными загрязнителями атмосферы городов в Украине по-прежнему остаются предприятия угледобывающей, металлургической отраслей и коксохимического производства (около 80% выбросов от стационарных источников). Однако на сегодняшний день в Украине на крупных промышленных предприятиях разработаны и внедрены целые комплексы природоохранных мер, об успешности и эффективности реализации которых свидетельствует негативная динамика стационарных источников выбросов (рис.4). А вот что касается передвижных источников выбросов, то как свидетельствует рис. 4 их доля на протяжении всего рассматриваемого периода возрастает (преимущественно за счет увеличения моторизованного пассажирского транспорта, который имеет четкую динамику к постоянному росту - на 76 % за последние 10 лет) и по прогнозам специалистов к 2014 году достигнет уровня стационарных источников выбросов. Данная статистика свидетельствует о том, что сегодня в Украине не уделяется должного внимания борьбе с негативным воздействием пассажирского транспорта на окружающую среду, поэтому для данной страны этот вопрос все еще стоит достаточно остро.

Наличие выявленных проблем, а также слабых сторон функционирования системы городского пассажирского транспорта в Украине обусловило необходимость разработки перспективных направлений ее устойчивого развития. В рамках данного задания авторами сформулированы и предложены следующие основные мероприятия в разрезе каждой из составляющих общей концепции устойчивого развития городского транспорта:

1. Экономической направленности:

1) структурное реформирование системы городского пассажирского транспорта, усовершенствования механизма компенсации потерь доходов перевозчиков от перевозок льготных категорий пассажиров;

2) повышение уровня технического оснащения за счет серийного производства отечественными предприятиями вагонов, эскалаторов и другого оборудования для пассажирского транспорта;

3) замена оборудования, подвижного состава, устройств и систем, которые исчерпали свой ресурс, на принципиально новые, технические и экономические

характеристики которых обеспечивают необходимый уровень надежности и функциональности, уменьшения эксплуатационных расходов;

4) организация эффективного управления городским электротранспортом и использования его имущественного комплекса путем передачи в случае целесообразности объектов городского электротранспорта в аренду или концессию в соответствии с существующим законодательством;

2. Социальной направленности:

1) обеспечение подготовки и переподготовки специалистов пассажирского транспорта к уровню, который отвечает государственным требованиям по вопросам безопасности и технологии перевозок;

2) внедрение скоростных видов транспорта во всех крупных городах страны, что позволит значительно сократить длину маршрутов, уменьшит количество автомобильного транспорта;

3) создание транспортно-пересадочных узлов, создание которых будет способствовать улучшению транспортной обстановки в городах, упорядочению движения транспорта, обеспечению безопасных и комфортных условий пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой, повышению привлекательности городского общественного транспорта и повышению его конкурентоспособности.

4) внедрение системы диспетчерского управления перевозками на основе широкого применения средств вычислительной техники, что позволит давать оценку полноты и своевременности обслуживания населения перевозками, выявлять причины, мешающие выполнению планов перевозок, определять эффективность использования подвижного состава и др.

5) создание соответствующих государственных структур по управлению транспортным комплексом в городах, что будет способствовать улучшению процесса организации перевозок пассажиров, обеспечению их безопасности и необходимых объемов путем внедрения нормативно-правовых, социально-экономических и организационно-технических мероприятий.

3. Экологической направленности:

1) модернизация и совершенствование улично-дорожных сетей, строительство новых транспортных развязок (в том числе на разных уровнях),

2) создание обособленных магистралей для движения пассажирского и грузового транспорта, организация рациональных схем маршрутов движения пассажирских и грузовых потоков магистралями города;

3) развитие сети городского электротранспорта;

4) перевод пассажирского автотранспорта на газовое топливо;

5) проведение комплекса мероприятий по замене автобусов малой и средней вместимости на автобусы большой вместимости.

Заключение

В современной научной и научно-методической литературе вопросам устойчивого развития общества в целом и отдельных сфер человеческой деятельности (в частности в транспортном секторе) уделяется значительное внимание. Передовиками в решении этих вопросов были и остаются европейские страны, которые шагнули далеко вперед в изучении данной проблемы.

Анализ же основных направлений транспортной политики в вопросах регулирования и обеспечения эффективного функционирования системы городского транспорта Украины показал, что вопросам разработке и реализации мероприятий экологической направленности триединой концепции устойчивого развития уделяется

недостаточно внимания. В связи с этим авторами с целью устранения диспропорций в развитии системы городского пассажирского транспорта, а также адаптации европейского опыта к украинским реалиям были сформулированы и предложены основные направления устойчивого развития существующей системы городского транспорта в Украине в разрезе каждой из составляющих его концепции.

Литература

[1] White Paper: European transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) 370 final, Brussels, of 12 September 2001.

[2] Sustainable future for transport — Towards an integrated, technology-led and user-friendly system, Luxembourg: Publications Office of the European Union, COM(2009) 279 (final) of 17 June 2009.

[3] Закон Украины «О городском электрическом транспорте» от 29.06.2004 № 1914 – IV.

[4] Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении государственной программы развития городского электротранспорта на 2007-2015 года» от 29.12.2006 № 1855.

[5] Постановление Кабинета Министров Украины «Об утверждении правил предоставления населению услуг по перевозке городским электротранспортом» от 23.12.2004 № 1735.

[6] Крат В. Реформирование городского электротранспорта // Экономика Украины. -1999 г. - № 3. - с. 47-54.

[7] <http://www.intertransavto.eu/transport-4.html>

[8] www.liga.net

[9] <http://www.komitet.kiev.ua/art0003.htm>

[10] <http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=18352>

[11] <http://dkr.com.ua>

[12] <http://www.omnibus.ru/N12.2003/page6.html>

[13] http://ukrstat.gov.ua/control/uk/localfiles/display/Noviny/new_u.html

This contribution is the result of the project implementation : „SPECTRA Centre of Excellence for the Settlement Infrastructure Development of the Knowledge Based Society“ supported by the Research and Development Operational Program funded by ERDF under the contract n. 26240120002 (50%) as well as the VEGA grant No. 1/0456/09 Strategic Real Estate Management in the Context of Globalization (50%).