

Міжнародні перспективи розвитку мет

Н.В. ВОДКА, С.В. ДВОРКІН, С.В. ТЕЛЯТНИК

Харківська національна академія міського господарства

61002 Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

telyatniks@yandex.ru

Для розвитку міського електричного транспорту в Україні необхідне вивчення міжнародного досвіду функціонування цієї галузі в умовах ринку.

Формування ринкових відносин у сфері пасажироперевезень у країнах Західної Європи прямо залежить від характеру відносин між транспортними компаніями і владою, на які впливає безліч факторів. Найбільш важливий з них - міра комерційної свободи, що надається транспортним компаніям. Вирішальними факторами в досягненні органами влади основних цілей своєї політики є маршрути, розклад руху і плата, пасажирів за проїзд. Саме ці фактори визначають рівень транспортного обслуговування населення і значно впливають на комерційну діяльність транспортних компаній. Якщо вони визначаються органами влади, то компанії майже не мають можливості вплинути на дохід, а в праві впливати лише на витрати. Мова йде про підвищення інтенсивності використання рухомого складу. Проте рішення часто обмежується умовами дорожнього руху і негативно впливає на якість транспортного обслуговування. Дана політика нерідко приводить до розбіжностей між транспортними і соціальними цілями, що ставлять перед собою органи влади, зв'язаних з комерційною діяльністю транспортних компаній.

У більшості країн існує налагоджена система, для якої характерне обмеження конкуренції автобусним, трамвайним або залізничним обслуговуванням. Проте, останнім часом спостерігається тенденція до збільшення конкуренції на право керування обслуговуванням - наприклад у Данії, Швеції, планується контрактна система на керування транспортними мережами у Франції, Така політика дає органам влади переваги при конкуренції, а також право, визначати головні параметри керування суспільним транспортом.

Австрія. Основним принципом організації суспільного транспорту в Австрії є видача федеральним Урядом транспортної компанії спеціальної ліцензії. Розклад руху, маршрути і плата за проїзд, як правило, визначаються компанією і підлягають офіційному затвердженню. Ліцензії можуть бути надані будь-якій транспортній компанії, що виконує передбачені законодавством вимоги, що стосуються керування транспортом і можуть бути відібрані у випадках незадовільного виконання компанією своїх обов'язків. Транспорт широко використовується, як для масового перевезення пасажирів, так і для туристичної діяльності.

Бельгія. У кожному з регіонів Бельгії існує єдине транспортне управління, що укладає контракти з транспортними компаніями, що забезпечують транспортне обслуговування пасажирів. На підставі підписаних контрактів компанії складають розклад руху і встановлюють плату за проїзд, що повинні бути затверджені регіональним органом влади.

Франція. Організаційна схема міського суспільного транспорту Франції визначена положеннями Закону від 1982 р., і базується на розподілі функцій, пов'язаних з організацією й експлуатацією. Керування і фінансування міського суспільного транспорту здійснюється місцевими органами влади, а його експлуатація передбачає створення компетентних органів керування. Органи влади, як правило, здійснюють у своїй зоні фінансування інфраструктур.

Німеччина. В організації суспільного транспорту в західній частині Федеративної республіки Німеччина застосовується система ліцензування, що контролюється Урядом на різних рівнях. Ліцензії застосовуються до усіх видів транспорту, але термін їхньої дії змінюється в залежності від виду транспорту. Критеріями для надання ліцензій є компетентність компаній і відповідність пропонованих ними послуг транспортним потребам. Ліцензії видаються згідно з державним актом, а не контрактом. Завдяки такому фінансуванню тролейбусний парк Німеччини використовує нові тролейбуси вітчизняного виробництва Мерседес.

Португалія. Керування суспільним транспортом у Португалії здійснюється в основному державними компаніями. У тих регіонах, де

використовуються концесійні контракти, вони підписуються федеральним або місцевим Урядом відповідно типові послуг.

Греція. На всій території Греції керування суспільним транспортом здійснюється державою через місцеві префектури. Система організації єдина для всієї держави. У кожній префектурі і у кожному з 32-х великих міст, за винятком Афін, Тесалонік і Родосу, діють кооперативи компаній. Приватні автобусні компанії надають свої автобуси і водіїв у розпорядження кооперативів, що самі наймають персонал для збору доходів. Між префектурами і кооперативами не існує особливих угод.

Іспанія. Держава у всіх випадках бере на себе відповідальність за забезпечення відповідного рівня розвитку суспільного транспорту і видає ліцензії на керування компаніям, що як правило, є приватними підприємствами.

З нашої точки зору Україні потрібно запозичити для подальшого розвитку досвід європейських країн у впровадженні договірних відносин між державою, підприємствами МЕТ та споживачами.