

УДК 656.629

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ МІСЬКОГО РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЧИННИКА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА КИЄВА

Катерина Валеріївна ЛЕРНІЧЕНКО

старший викладач кафедри маркетингу, транспортних технологій і логістики Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного
E-mail: qwer-12@yandex.ua

Анотація. У цій статті обґрунтовано формування системи міського річкового транспорту міста Києва та доцільність залучення такого виду перевезень у транспортну інфраструктуру міста; виділено суб'єкти, залучені до реалізації програми впровадження нового виду пасажирського водного транспорту, й їх функціональні обов'язки; визначено чинники, що впливають на механізм впровадження міського річкового транспорту.

Аннотация. В этой статье обосновано формирование системы городского речного транспорта города Киева и целесообразность внедрения такого вида перевозок в транспортную инфраструктуру города; вычленены субъекты, задействованные в реализации программы внедрения нового вида пассажирского водного транспорта, и их функциональные обязанности; определены факторы, влияющие на механизм внедрения городского речного транспорта.

Ключові слова: водний транспорт, пасажирський транспорт, водне таксі, міські водні перевезення.

Ключевые слова: водный транспорт, пассажирский транспорт, водное такси, городские водные перевозки.

Постановка проблеми. Київ – багатомільйонне місто з досить розвинутою транспортною системою. Як столиця нашої країни, він залишає у пам'яті відвідувачів враження щодо України в цілому. На жаль, останнім часом, якість транспортних послуг, що надаються, не зазнала покращення [1]. Такий стан транспортної системи міста погіршує сьогодення жителів та враження гостей від перебування у Києві. Саме тому необхідно змінювати транспортну систему інноваційно. Однією з таких інновацій може бути міський річковий транспорт. Під поняттям «міський річковий транспорт» ми розуміємо маломірні судна, що будуть виконувати перевезення пасажирів за графіком руху (річкові трамваї) та за замовленням (водне таксі). Залучення цього виду транспорту в загальну транспортну мережу міста відкриє значні переваги жителям міста та гостям столиці щодо пересування річковою артерією Києва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У численних наукових працях вітчизняних та іноземних науковців, таких як: І. Аксьонов, О. Арти-

нов, С. Боняр, М. Біленький, М. Громов, В. Ільчук, Г. Кондратьєв, В. Коба, Ф. Кравець, В. Краєв, Б. Парохонський, Ю. Пащенко, Ю. Цветов, Є. Сич та ін. розглядалися проблемні питання транспортної галузі, у тому числі й річкового транспорту. Л. Бакалова, Н. Гринчук, О. Ісип, А. Шапар у своїх працях приділяють увагу міському плануванню, перевантаженості транспортних шляхів великих міст. Проте, питання впровадження міського річкового транспорту залишається поза увагою вчених-дослідників.

Метою статті є обґрунтувати доцільність введення в експлуатацію міського річкового транспорту (водного таксі та річкового трамваю); виокремити суб'єкти програми впровадження нового виду пасажирського водного транспорту та їх функціональні обов'язки; дослідити чинники, що впливають на механізм впровадження міського річкового транспорту.

Обґрунтування отриманих наукових результатів. Міський річковий транспорт – це не новина для киян. За радянських часів річкові пасажирські перевезення повністю були забезпе-

чені швидкісними суднами на підводних крилах (СПК) типу «Ракета», «Комета» і «Метеор». Даний вид перевезень користувався значним попитом, адже за короткий час пасажери діставались островів, дачних ділянок в Осокорках та в районі Київського водосховища. Судна, майже завжди, ходили з повним завантаженням і використовувались як річкові трамваї. Вони працювали за графіком руху й були закріплені за певними лініями [2]. Водного таксі (у чистому вигляді) не існувало. Ми пропонуємо розширити транспорту мережу міста шляхом запровадження нового виду міського транспорту – водного таксі, а також відродження міських перевезень річковими трамваями.

Сьогодні використання СПК є економічно не вигідним – значні витрати палива, складність керування роблять ці перевезення нерентабельними. Немає підтримки швидкісного пасажирського флоту з боку держави [3]. Намагання ввести в експлуатацію річкові трамваї та маршрутні таксі в Києві в 2010 році не призвело до попиту на нього серед населення через низку обставин [4], [5]. Ми вважаємо, що для відродження пасажирських перевезень швидкісним флотом необхідно змінити існуючу концепцію погляду на такий вид перевезень. Досвід розвинутих країн та країн, що розвиваються, наприклад: Італії, Нідерландів, Великобританії, США, Франції, Німеччини, Туреччини, Дубаї, Таїланду, Австралії, Японії, Польщі, Росії та інших – доводить, що такого роду перевезення користуються значним попитом серед містян та туристів [6]. У всіх країнах, де розповсюдився міський водний тран-

спорт, досить розвинутий туризм і більша частина обсягу таких послуг обов'язково надається в рамках екскурсійного обслуговування. Залучення водного транспорту в загальну транспортну інфраструктуру міста забезпечить її розвиток і якісно покращить транспортне обслуговування місцевих жителів та підвищить імідж України й кожного міста, де буде використовуватись.

Перевезення пасажирів можна здійснювати за встановленими маршрутами та на замовній основі (як аналог наземного таксі). Для маршрутних перевезень доцільно використовувати пасажирські катамарани (найбільш розповсюджені у світі). Такі судна мають значну пасажировмісність – від 12 чоловік і більше. Для перевезення пасажирів за невстановленими маршрутами (на замовлення) доречніше використовувати маломірні катери пасажировмісністю 3-7 чоловік. Для обох типів цих суден характерне наступне: висока морехідність; привабливий і сучасний дизайн; висока якість послуг, що надаються; легкість в управлінні й обслуговуванні; порівняно з іншими маломірними суднами, що можуть використовуватись у річкових акваторіях у межах міста, невисокі витрати палива; можливість швартування на необладнаних ділянках (у катерів цей показник вищий за рахунок меншої осадки корпусу); високий рівень безпеки.

У таблиці 1 наведено деякі порівняльні характеристики вищеназваних суден. Вагові коефіцієнти, що вказують значимість кожної з характеристик, прийняті за «5» – найбільш привабливі, «1» – найменш привабливі [7].

Таблиця 1

Порівняння типів малих (довжиною до 24 м для катамаранів та до 5 м для катерів) швидкісних суден за ефективністю й можливістю застосування як міського річкового транспорту

№ з/п	Характеристика	Катамаран	Катер
1.	Початкова вартість	3	5
2.	Паливна економічність	5	5
3.	Морехідність / комфортність за вертикальним прискоренням	5	4
4.	Компонування / комфортність / утилізація простору	5	4
5.	Обслуговування і сервіс судна	4	5
6.	Складність управління судном	5	5
7.	Відсутність обмеження за осадкою	4	5
8.	Безпека	5	5
9.	Експлуатація в льодових умовах	1	1
10.	Загальний результат	37	39

При встановлених умовах очевидні переваги мають катери, але, враховуючи сферу застосування (маршрутне й використання на замовлення), можна зробити висновок, що доцільно використовувати судна обох цих типів. Наприклад, у Нью-Йорку пасажирські катамарани стали найбільш розповсюдженими при перевезенні туристів, а катери – місцевих жителів. Катамарани використовуються на певних кругових маршрутах (для ознайомлення туристів з пам'ятками міста з води). За наявності денного білета турист має змогу протягом дня користуватись послугами перевезення на катамарані без обмеження в часі [8].

На основі децентралізованої організаційно-функціональної моделі створення ринку послуг міського водного транспорту можна виокремити діяльність трьох окремих суб'єктів підприємництва, що пов'язані між собою на функціональному рівні, а саме:

- 1) оператор(-и) міського річкового транспорту;
- 2) індивідуальні експлуатанти маломірних суден, що надаватимуть послуги з перевезення;
- 3) фінансові агенти, які надаватимуть ресурси для будівництва або купівлі суден (лізингові компанії, інвестори) [9, с.11].

Для координації роботи індивідуальних експлуатантів маломірних суден, їх зв'язку з міською державною адміністрацією, пропонується створення одного або декількох операторів міського річкового транспорту. Такий оператор має забезпечити ефективну експлуатацію суден; роботу берегових інфраструктурних об'єктів, диспетчерської служби та єдиного інформаційного сайту міського річкового транспорту. Диспетчерська служба гарантуватиме організацію безпечної експлуатації суден та надання якісних послуг (синхронізація руху суден; проходження великотоннажних пасажирських та вантажних суден; оптимізація руху суден водного таксі для найбільш повного задоволення попиту та зниження простоїв і порожніх пробігів тощо). Ця служба має бути обладнана системою автоматизованого визначення місцезнаходження суден і управління радіо- та мобільним зв'язком.

Інформаційний сайт міститиме інформацію щодо усіх операторів міського річкового транспорту, тарифів, послуг; можливості замовлення таксі (на сайті або за телефоном) та покупки білетів.

Даний вид перевезень доцільно віддати приватному бізнесу – індивідуальним експлуатантам. Комплексна та спільна робота держави й приватного бізнесу буде запорукою розвитку міського водного транспорту. Держава має забезпечити індивідуальних експлуатантів гнучкою й лояльною системою оподаткування, що сприятиме стимулюванню розвитку даного виду перевезень. Зекономлені кошти вони зможуть спрямувати на розширення свого флоту, підвищення якості послуг та маркетингову діяльність. Кредитні ресурси можуть надаватись на лізинговій основі лізинговими компаніями або інвесторами. Значна кількість індивідуальних експлуатантів дозволить встановити конкуренцію в даному сегменті перевезень і, як наслідок, привабливу ціну.

Залучення приватних інвесторів для створення/реконструкції берегової інфраструктури передбачає наступне: створення мережі сходів-причалів вздовж русла річки в межах запланованої акваторії з максимальною інтеграцією в загальноміську мережу громадського транспорту; будівництво баз для стоянки суден і комплексного їх обслуговування та ремонту, а також берегових станцій заправки суден паливом.

Надання послуг міського водного транспорту передбачає експлуатацію в окремих б'єфах. Проходження судна з одного б'єфа до іншого можливе лише на замовній основі (шлюзування займає 2-3 год.). У робочі дні міський водний транспорт, в основному, може використовуватись для перевезення пасажирів між правим і лівим берегами міста, а у вихідні – у зони дачних ділянок, місць відпочинку тощо.

До реалізації програми впровадження міського річкового транспорту залучений державний апарат, суб'єкти підприємництва, фінансові структури та кінцевий споживач. Функції, що вони виконують, наведено в таблиці 2.

Таблиця 2

*Функції суб'єктів, залучених до реалізації програми впровадження
міського річкового транспорту*

№ з/п	Суб'єкт системи міського річкового транспорту	Функції суб'єкта
1.	Департамент транспортної інфраструктури Київської міської державної адміністрації	Забезпечення організації реалізації програми.
2.	Оператор (-и) міського річкового транспорту	Забезпечення роботи берегових інфраструктурних об'єктів. Організація диспетчерської служби. Створення та наповнення інформаційного сайту. Координація діяльності індивідуальних експлуатантів маломірних суден.
3.	Індивідуальні експлуатанти маломірних суден, що надаватимуть послуги з перевезення	Купівля або оренда маломірних суден, призначених для експлуатації як міський річковий транспорт. Надання послуг з перевезення.
4.	Приватні інвестори, лізингові компанії	Грошові потоки на купівлю маломірних суден та будівництво/ремонт об'єктів берегової інфраструктури (станції для стоянки й обслуговування міського річкового транспорту, станції заправки паливом, причальні споруди для посадки/висадки пасажирів тощо).
5.	«Укрморречінспекція»	Реєстрація у Державному судовому реєстрі України маломірних суден. Контроль за підготовкою водіїв маломірних суден. Отримання ліцензії на здійснення господарської діяльності з перевезення пасажирів річковим транспортом. Контроль за дотриманням правил судноплавства та пасажирських перевезень.
6.	ДП «Укрводшлях»	Надання навігаційних послуг.
7.	Український метеорологічний центр	Метеорологічне забезпечення під час експлуатації маломірних суден.
8.	Кінцевий споживач	Використання послуг міського річкового транспорту.

Для забезпечення реалізації механізму впровадження міського річкового транспорту слід розглянути зовнішні й внутрішні чинники, які на нього впливають. До зовнішніх чинників відносяться: політичні, соціально-економічні, природні умови; насиченість ринку, партнери, посередники, конкуренти, зменшення обсягу в'їзного та внутрішнього туризму, кінцевий споживач. До внутрішніх відносяться: організаційна структура операторів й індивідуальних експлуатантів, планування, маркетингова політика, флот, персонал, фінансові ресурси, асортимент послуг та про-

дуктів [10, с. 2]. При реалізації програми впровадження міського річкового транспорту особливу увагу слід звернути на фактори, що впливають на вибір виду транспорту кінцевим споживачем, адже його думка має вирішальне значення. Якщо пасажир не буде зацікавлений щодо запропонованої послуги, то розробка й її впровадження не доцільні. Обираючи той чи інший вид транспорту для пересування містом, пасажир керується особистісними пріоритетами, які можна класифікувати як три групи факторів: вартісні, якісні й транспортні (рис. 1).

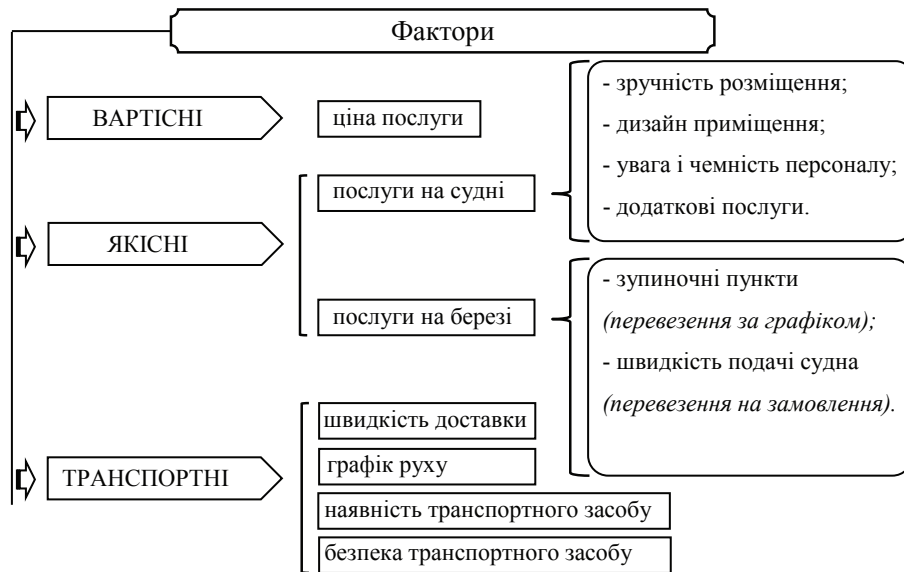


Рис. 1. Фактори, що впливають на обрання послуг міського водного транспорту кінцевим споживачем

Вартісні фактори включають в себе ціну за послугу, що пропонується індивідуальними експлуатантами. Залежно від виду транспорту (річковий трамвай або водне таксі) ціна повинна варіюватись, але в доступних межах, при цьому враховуючи вартість аналогічного наземного транспорту й середній рівень доходу місцевого населення.

Якісні фактори включають у себе дві групи послуг: послуги, що пропонуються на судні й послуги на березі. На судні споживач звертає увагу на умови розміщення (зручність розміщення, дизайн приміщення, увага і чемність персоналу, додаткові послуги) й комфортабельність транспортного засобу (його зовнішній вигляд, морехідні якості). Додаткові послуги можуть різнитись залежно від типу транспортного засобу (річковий трамвай або водне таксі) й мати широкий асортимент (обладнані туалети, місця для перевезення багажу, буфет тощо). На березі споживача цікавлять якість обладнання зупиночних пунктів (для річкового трамвая), що має забезпечувати можливість очікування судна (обладнані місця для сидіння, прихисток від негоди тощо) та можливість і швидкість подачі судна у вказане пасажиром місце (для таксі).

До транспортних факторів можна віднести наступні: швидкість доставки, графік руху, наявність транспортного засобу й його безпека.

Розуміння потреб споживача на початковому етапі планування реалізації механізму впровадження міського водного транспорту буде запорукою майбутнього економічного зростання та ефективності використання річкових трамваїв і водного таксі.

Висновки. На імідж країни впливають різноманітні фактори. Один з них – це якість послуг, що надаються в різних галузях народного господарства, при цьому важливе місце тут займають послуги з перевезення, причому не тільки туристів, а й місцевих жителів. Використання сучасних комфортабельних катерів (водне таксі) і катамаранів (річковий трамвай), забезпечить не лише вільне пересування, а й значно вплине на імідж нашої країни та кожного окремого міста, де набуде розповсюдження даний вид перевезень.

Подальші наукові розробки слід присвятити розробці організаційно-економічного механізму взаємодії елементів, що входять до системи міського річкового транспорту, а саме: приналежність причалів м Києва; розробка цінової політики та розрахунок вартості перевезень; взаємозв'язок усіх ланок організаційно-функціональної схеми тощо.

Список використаних джерел

1. Удовиченко Б. Европейскому городу – европейский транспорт [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://kiev4you.org/index.php/pisатели/44-scenarij/646-transport>.
2. Матушков О. Днепр без «Ракет»: куда ушли катера на подводных крыльях [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://nashkiev.ua/zhurnal/rastuschiy-gorod/dnepr-bez-raket-kuda-ushli-katera-na-podvodnyh-krylyah.html>.
3. Емельянова Е. Ресурсный потенциал речного транспорта Украины: проблемы, задачи и меры по развитию и эффективному использованию [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/resursnyj-potentsyal-rechnoho-transporta-ukrainyi-problemyi-zadachy-y-meryi-ro-razvytyuu-y-effektyvnomu-yspolzovanyuu/>.
4. Браткова А. По Днепру начало курсировать речное такси [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://kiev.segodnya.ua/kpower/po-dnepru-nachalo-kurcirovat-rechnoe-takci.html>.
5. Черновецкий Л. Речной трамвай и водное такси [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://chernovetskiy.com.ua/mayor/projects/rechnoy-tramvay-i-vodnoe-taksi-2/>
6. Водное такси разных стран [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://korabley.net/news/2009-04-09-207>.
7. Назаров А. Г. Водные такси-катамараны: проблемы, решения и опыт проектирования [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.korabel.ru/news/comments/vodnye_taksi-katamarany_problemy_resheniya_i_opyt_proektirovaniya.html.
8. США, Нью-Йорк: Водное такси – домчим с ветерком и комфортом! [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://turj.ru/blog/history/2237.html>.
9. Концепция развития водного такси в Московском регионе. — 2007. — 19 с.
10. Шерепа К. М. Загальна характеристика основних факторів, що визначають обсяги та структуру пасажирських перевезень // Проблема підвищення ефективності інфраструктури: 36. наук. пр.: Випуск 27. – Київ: НАУ, 2010. [Електронний ресурс]. — Режим доступа : <http://jrnl.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/178>.