

А. Г. Косько
Научный руководитель — кандидат экономических наук М. Н. Базылева
БГЭУ (Минск)

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ, ЕГО РОЛЬ И ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ В ГОРОДАХ БЕЛАРУСИ

Одним из важнейших факторов, влияющих на экономическую активность населения города, является индивидуальная мобильность. Ее ограничение напрямую связано с отсутствием грамотно спланированной транспортной системы, основой построения которой должен являться принцип интермодальности [1]. Далее в работе будет подробнее рассмотрена роль общественного транспорта (ОТ) в этой системе.

Общественный транспорт в рамках теории экономики города представляет собой локальное общественное благо (ЛОБ). Его отличительными чертами являются относительная территориальная ограниченность, относительная делимость, относительная исключаемость, а также переменное качество обслуживания, зависящее от интенсивности использования блага. Ответственность за финансирование ЛОБ лежит на местных органах управления. Развитие системы ОТ посредством лишь рыночного механизма недопустимо. Иначе — нарушение целостности транспортной системы, снижение ее эффективности [2].

В крупных и средних городах одной из проблем обеспечения индивидуальной мобильности являются заторы на дорогах. Связано это с высокой степенью городской автомобилизации. Для достижения оптимума интенсивности движения требуются дополнительные регулирующие меры ограничения потока, одной из которых является организация маршрута ОТ ввиду его обладания более высокой провозной способностью в сравнении с автомобилем [2]. В малых городах ОТ выполняет преимущественно социальную функцию, обеспечивая мобильность групп, не имеющих автомобиля [1].

Обслуживание территории безопасным и комфортным общественным транспортом — один из факторов, ведущих к повышению стоимости земли и недвижимости на ней. Он влияет на туристическую, экологическую, эстетическую и, как результат, на инвестиционную привлекательность города.

При построении транспортной системы важно понимание отсутствия априори «самого лучшего вида ОТ»: каждый вид имеет свои преимущества и недостатки, свое соотношение затрат и результата, что дает ему относительное преимущество в определенной транспортной ситуации.

Меры оптимизации системы общественного транспорта в Беларуси можно разделить на две группы:

- меры по стимулированию использования ОТ (повышение категории права преимущественного проезда с ROW-C до ROW-B путем предоставления выделенных полос и переустройства нынешних трамвайных систем в полноценные LRT; инклюзивный подход в организации городской среды, увеличение государственных субсидий (в проект же бюджета Беларуси на 2020 г. было заложено снижение госдотаций на ОТ: государство намерено потратить на него всего 93,6 % от уровня 2019 г. [3]); формирование социального запроса среди населения);

- меры по ограничению использования личного автомобиля: организация платных парковок, въезда в определенные части города.

Источники

1. *Вучик, В. Р.* Транспорт в городах, удобных для жизни / В. Р. Вучик ; пер. с англ. А. Калинина под науч. ред. М. Блинкина. — М. : Территория будущего, 2011. — 413 с.

2. *Занадворов, В. С.* Теория экономики города / В. С. Занадворов, И. П. Ильина. — М. : ГУ-ВШЭ, 1999. — 175 с.

3. Бюджет Республики Беларусь для граждан [Электронный ресурс] // Министерство финансов Республики Беларусь. — Режим доступа: <http://www.minfin.gov.by/upload/bp/budget/budget2020.pdf>. — Дата доступа: 03.04.2020.