

## **ПРОБЛЕМИ СТАНУ СУЧАСНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ М. ТЕРНОПІЛЬ**

Розглядаючи провідні тенденції сучасного міжнародного розвитку, слід зазначити про *глобалізаційні процеси*. Зрозуміло, що Україна, як одна з найбільших європейських держав з великим економічним потенціалом, не може залишатися осторонь цих процесів. Вона приваблива і тим, що може стати для іноземців цікавим туристичним об'єктом, зокрема і наше «файне місто Тернопіль». Тому важливе значення в даному випадку має транспортна інфраструктура, насамперед сфера пасажирських перевезень у місті Тернопіль.

Дослідженню транспортної інфраструктури та її значення у сучасній економіці приділяється достатньо уваги у науковій літературі. Аналіз функціонування транспортної інфраструктури та її значення для економіки вивчали такі вітчизняні та зарубіжні науковці як Кожевников Р. А., Цьонь О.П., Озерова О.О., Перцев А. Н., Андреев Г. П., Друкер П., Ростой У., Бастія Дж. та інші. Таким чином, дослідженню інфраструктури та її значення у сучасній економіці приділяється достатньо уваги у науковій літературі [3]. Тому ми вирішили сфокусувати нашу увагу на проблемі функціонування пасажирської транспортної інфраструктури м. Тернополя.

Попит на користування транспортом у місті Тернопіль завжди залишався досить високим. За останні роки розбудовувалися нові напрямки зв'язків тролейбусних ліній по всьому місту. Одним із позитивних сторін нашого транспортного регулювання є програма для смартфонів «Detransport», що дозволяє дивитися за скільки часу приїде той чи інший транспорт на потрібну нам зупинку, що доволі зручно та користується популярністю. Також Тернопіль став одним із перших міст де запровадили єдиний електронний квиток на громадський транспорт – «Карта тернополянина». Мешканці Тернополя, які мають «Карту тернополянина», зможуть за проїзд платити за найнижчим тарифом, який діє нині у тролейбусах та автобусах. Електронний квиток (чи персоніфікований чи неперсоніфікований) дає змогу їздити у громадському транспорті міста за діючим низьким тарифом. При розрахунку готівкою вартість проїзду буде вищою. Така картка дозволить розв'язати одну із головних проблем – це облік коштів, які обертаються у транспортній сфері. Це питання також пов'язане з тарифами. Адже ніхто точно не знає, скільки тернополяни сплачують перевізникам, особливо приватним. Самі перевізники часто маніпулюють терміном, що «перевезення є збитковими». Запровадження єдиного електронного квитка дозволяє повністю побачити, скільки коштів збирається, і обдурити місто й пасажирів буде набагато складніше [1]. Однак, при впровадженні такої системи оплати за проїзд і тут виникли проблеми.

арто зауважити, що більшість проблем, пов'язаних із впровадженням електронного квитка, можна назвати «проблемами росту». Зрештою, із впровадженням чогось нового ніколи не буває все «гладко». Тому багато хто

просто «не прийняв» оновлення, переважно це старше покоління, яке продовжує скаржитися на проблеми громадського транспорту. Причиною цього є невідповідність якості транспортного обслуговування. До того ж плата за проїзд зростає, якість – не покращується. Готівкові розрахунки і надалі ведуться у «нечистий спосіб» і не фіксується загальна кількість проїзду пільговиків. На нашу думку, варто запровадити більш простішу систему розрахунку за проїзд. Для прикладу розглянемо транспортне функціонування та регулювання у Варшаві.

Вся мережа громадського транспорту обслуговується одним підприємством – Варшавським Управлінням Міського Транспорту, тому квиток у Варшаві єдиний і користуватися ним можна по всьому місту – від поїздів до приміських автобусів. Мерзнути на зупинці не потрібно – дізнатися коли приїде ваш трамвай можна на сайті, електронному табло, зупинці або ж в додатку на смартфоні. Досить популярним серед жителів міста є сайт «[jakdojade.pl](http://jakdojade.pl)», який дозволяє зазначити пункт відправлення та пункт призначення та допоможе прокласти правильний маршрут різними видами транспорту [5]. У Варшаві можна придбати квитки добові, триденні, місячні та трьохмісячні. Також у Варшаві повно місць, де можна придбати квитки – від магазинів та кіосків до квиткових автоматів. Їх можна знайти, як в нових трамваях, так і на зупинках, станціях метро, а також перонах міських поїздів.

Не менш важливою складовою цільної системи транспорту Варшави є громадський велосипедний прокат (автоматизований), який було запущено у 2012 році [2]. Велосипедний транспорт у Варшаві користується популярністю та широко розповсюджений. Завдяки програмі «Venturilo» на смартфоні, кожен користувач може взяти на прокат велосипед, контролювати кількість проїжджених хвилин, оплачувати за перевищений ліміт безплатного проїзду, дізнатися де є зупинки велосипедів тощо. Міські велосипеди доступні в будь-який час доби, з березня по листопад. Перші 20 хвилин – безкоштовні. За наступні 40 хвилин їзди доведеться доплатити 1 злотий. Другу годину використання – плюс 3 злотих, третю – плюс 5 злотих. Після трьох годин використання міського велосипеда, кожен наступний час буде коштувати 7 злотих. Максимальна кількість оренди – 12 годин [4].

Запровадження системи велосипедного транспорту у нашому місті є цілком реальною, оскільки місто невелике і відстані від зупинок доволі маленькі. Це посприяло б заохоченню молоді до здорового способу життя та піклування про навколишнє середовище, оскільки такий вид транспорту не забруднює повітря. Проте, все ж, для цього потрібно впровадження додаткової розмітки велосипедних шляхів, що потребує певних затрат з бюджету міста.

Для подальшої інтеграції у європейський економічний простір в Україні потрібно позбуватися застарілих систем у всіх ланках економіки, однією з таких є система транспортної інфраструктури, зокрема сфери міських пасажирських перевезень. Звісно, що зручний міський транспорт потребує чималих витрат, але при цьому це значно підвищує якість життя і, відповідно, конкурентоспроможність міста. Проблеми у транспортній сфері Тернополя нашого міста – низький рівень якості послуг, відсутність комфорту, відсутність вечірніх рейсів та рейсів на вихідних, переповненість, неякісний і несвоєчасний

ремонт автобусів, бруд, низька кваліфікація водія і низька зарплатня, перегони між маршрутами-конкурентами тощо, негативно впливають на розвиток самого міста. На прикладі найближчого нашого сусіда – Польщі, можна провести оновлення нашої системи міського транспорту задля задоволення потреб нашого населення, що покращить рівень життя та забезпечить популярність міста у туристичному аспекті – а отже більше надходжень в бюджет міста та його подальший розвиток.

### **Список використаних джерел:**

1. «Карта Тернополянина» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до матеріалів: <http://vilne.org.ua/2017/09/karta-ternopolianyna-mify-i-realni>
2. Особливість громадського транспорту у Варшаві [Електронний ресурс]. – Режим доступу до матеріалів: <http://ekvytok.lviv.ua/warsaw-spend-4-blm-yearly-on-transit>
3. Проблеми стану сучасної транспортної інфраструктури [Електронний ресурс]. – Режим доступу до матеріалів: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemi-stanu-suchasnoyi-transportnoyi-infrastrukturi-m-dnipropetrovsk>
4. Прокат велосипедів у Варшаві [Електронний ресурс]. – Режим доступу до матеріалів: <http://ostarbeiter.vn.ua/veturilo>
5. Транспорт у Варшаві [Електронний ресурс]. – Режим доступу до матеріалів: <https://mojafirma.org/uk/transport-varshavi>
6. Цьонь О.П. Правові аспекти організації перевезень вантажів у міжнародному сполученні / Цьонь О.П. // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка. Випуск 169. «Деревооброблювальні технології та системотехніка лісового комплексу», «Транспортні технології» Х.: ХНТУСГ імені Петра Василенка, 2016. – с.209-211