

Василишин В.В.

ст. гр. МАРКМ -11

Науковий керівник: к.е.н., доцент Стец І.І.

Тернопільський національний економічний університет

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Розвиток транспорту й удосконалення методів і засобів управління ним є важливою проблемою в усіх країнах світу. Особливо це стосується міського транспорту, зважаючи на потужний вплив урбанізації. Проблеми транспорту найяскравіше виявляються в утворенні заторів на дорогах, зростанні числа дорожньо-транспортних пригод, недостатній кількості паркувальних стоянок, невідповідності тарифів витратам на перевезення, недосконалому територіальному плануванню.

Транспортна галузь зазнала значних змін у минулі роки й надалі удосконалюється, адже її розвиток потужно впливає на темпи розвитку інших галузей й економіки країни в цілому. Слід зауважити, що у зарубіжних країнах останніми роками питанням модернізації транспортної інфраструктури приділяється особлива увага. Удосконалення транспортної галузі є передумовою зростання економіки, воно сприяє інтенсивності розвитку господарських зв'язків, розбудові транспортних вузлів, зростанню рівня мобільності доставки і підвищенню рівня якості транспортних послуг. Однак, досягнення економічного зростання можливе лише за відповідної транспортної інфраструктури.

У переважній більшості країн міський транспорт перебуває у власності муніципалітетів, які й регулюють його діяльність. Це передбачає отримання різних дозволів від керівних відомств, управління місцевою владою транспортними активами, роботою й розвитком інфраструктури, а також збір платежів, розподіл субсидій, контроль за їхнім витрачанням.

У низці європейських країн, зокрема Великобританії, Німеччині, Франції, Данії, Швеції володіння транспортними активами відокремлене від планування, регулювання й субсидування міського транспорту, власниками міського транспорту є лише комерційні підприємства.

Сучасні науковці [1;3] зауважують, що ефективною формою управління транспортною галуззю є державно-приватне партнерство. До прикладу, у США використовують спеціальні контрактні угоди між державними органами влади і приватними підприємствами. У країнах ЄС державно-приватне партнерство припускає залучення обопільних фінансових ресурсів на будівництво або реконструкцію доріг, об'єктів транспортної інфраструктури, їхню експлуатацію й утримання, надання транспортних та інших послуг. До джерел фінансування для учасників-зацікавлених сторін додають можливість використання особливих податків, видів оплати проїзду, надання певних послуг, вирішення питань відведення земельних ділянок. Як свідчить зарубіжний досвід, використання взаємовигідного партнерства держави й приватного бізнесу

створює умови для програмного підходу до цільового фінансування й раціонального використання коштів, спрямованих у розвиток транспортної галузі країни. При цьому особливу увагу слід приділяти законодавчим нормам, механізмам правової регламентації виконавчої влади, яка управляє станом і розвитком інфраструктурних транспортних об'єктів.

Аналіз світових тенденцій розвитку транспорту засвідчує, що без сильних транспортних позицій складно досягти реальних результатів зростання економіки [2;3;4;5-7]. Так, деякі зарубіжні країни відмовляються від тарифних й інших обмежень, що сприяє підвищенню рівня конкурентоспроможності транспорту. Інтеграція транспортного процесу і логістики сприяє перетворенню транспортної інфраструктури, що відкриває нові можливості для розвитку транспортно-складських і товаротранспортних комплексів. Це дозволяє утворення об'єднаної системи взаємодії різних видів транспорту, транспортні центри набувають статусу управляючої підсистеми й це надає можливість оптимізувати наскрізні тарифи. Використання такої системи трансформує поняття транспортних коридорів і транспортних вузлів. Такі перетворення дозволяють перетворити сукупність маршрутів на систему центрів перевезень і керівних транспортних вузлів, удосконалити управління тарифною політикою, підвищити якість транспортних послуг, досягти високого рівня конкурентоспроможності. Проте досягнення високого ефекту можливе при дотриманні вимог до екологічності транспорту і його безпеки.

Список використаних джерел

1. Елисеєв С.Ю., Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе. Зарубежный опыт. *ВКСС Советст.* 2008. № 2. С. 8-12
2. Межох З.П., Лукашева И.В. Глобализация – фактор, определяющий современное развитие транспортной системы. *Бюллетень транспортной информации.* 2007. № 10. С. 14-17
3. Постніков В. С. Сучасні проблеми та перспективи розвитку системи міського транспорту. *Економічний аналіз.* 2018. Том 28. № 2. С. 64-70
4. Хрупович С. Імплементация світового досвіду використання альтернативних джерел енергії при плануванні вантажопотоків міського транспорту: монографія. *Маркетингове забезпечення сталого розвитку міського громадського транспорту.* Тернопіль. видавець ФОП Осадца У.В. 2019 .С.141-158. URL: http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/37699/1/%21%21%21_Monograf_2019_Tema.pdf#page=141
5. Matiychyk O., Kryshkevych K. Accessibility of transport systems in passenger transportation. *Science-Based Technologies. Germany,* 2013. № 2. С. 232-235
6. Борисова Т.М., Монастирський Г.Л. Marketing innovation activity of urban public transport: results of the empirical study. *Маркетинг та менеджмент інновацій.* 2018. № 3. С. 229-240 URL:https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/68744/1/Borysova_marketing_innovation.pdf
7. Borysova T., Monastyrskiy G., Zielinska A., Barczak M. Innovation Activity Development of Urban Public Transport Service Providers: Multifactor Economic and Mathematical Model. *Marketing and Management of Innovations,* 4, 98-109. URL: <http://doi.org/10.21272/mmi.2019.4-08>