

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА УПРАВЛІННЯ
КАФЕДРА ПІДПРИЄМНИЦТВА, ТОРГІВЛІ ТА МАРКЕТИНГУ**

Збірник тез доповідей

І Всеукраїнської
науково-практичної конференції
студентів, аспірантів та молодих
вчених з міжнародною участю

**КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНИХ
ПІДПРИЄМСТВ-НАДАВАЧІВ ПОСЛУГ
ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ: АКТУАЛЬНІ
ПРОБЛЕМИ ТА ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ЇХ
ВИРІШЕННЯ**

19 квітня 2018 року

В рамках виконання наукової роботи на тему:
**«Формування механізму сталого розвитку міського транспорту на засадах концепції
«розумного» міста та муніципальної екологістики»,**
номер державної реєстрації: 0117U003871. Керівник роботи - Монастирський Григорій
Леонардович; співкерівник Борисова Тетяна Михайлівна

Тернопіль 2018

УДК 339.137:656
К 64

*Затверджено на засіданні
кафедри підприємництва, торгівлі та маркетингу ТНЕУ Протокол №11 від
12.04.2018 року*

*Затверджено на засіданні Вченої ради факультету економіки та управління
ТНЕУ Протокол №6 від 17.04.2018 року*

Редакційна колегія:

МОНАСТРИСЬКИЙ Григорій Леонардович	доктор економічних наук, проректор з науково-педагогічної роботи (міжнародна діяльність) ТНЕУ, провідний науковий співробітник;
БОРИСОВА Тетяна Михайлівна	доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри підприємництва, торгівлі та маркетингу ТНЕУ, провідний науковий співробітник;
ІВАНЕЧКО Неля Ростиславівна	кандидат економічних наук, старший викладач кафедри підприємництва, торгівлі та маркетингу ТНЕУ;
ЧАЙКОВСЬКИЙ Євген Ярославович	студент навчально-наукового інституту інноваційних освітніх технологій Тернопільський національний економічний університет, лаборант НДІРД

Відповідальний за випуск:

Борисова Тетяна Михайлівна, д.е.н., доцент, завідувач кафедри підприємництва, торгівлі та маркетингу ТНЕУ

К64 **Конкурентоспроможність вітчизняних підприємств-надавачів послуг громадського транспорту: актуальні проблеми та європейський досвід їх вирішення** : збірник тез доповідей I Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених з міжнародною участю (Тернопіль, 19 квітня 2018 року). – ТНЕУ, 2018. – 147 с.

УДК 339.137:656

ЗМІСТ

Базилевич Р. Сучасні форми і тенденції розвитку транспортних послуг в Італії	7
Беліченко Ю. Проблеми та шляхи удосконалення функціонування міського пасажирського транспорту	10
Бік О. Сучасні вектори розвитку транспорту у координатах «Україна-ЄС»	13
Борисова Т. М. Міський громадський транспорт України: результати емпіричного дослідження.....	16
Бриль В. Сучасні форми і тенденції розвитку підприємництва у сфері послуг громадського транспорту на українському та європейському ринках	18
Василевська Х. Сучасні тенденції розвитку підприємництва у сфері послуг громадського транспорту у м. Лодзь	21
Галайко Я. «Інноваційні» зупинки, покращення зручностей для споживачів послуг громадського транспорту.....	24
Гекавчук Л. Актуальні проблеми транспортних послуг міста Кременчука і шляхи їх вирішення	25
Гінка О. Проблеми та напрямки покращення якості послуг міського громадського транспорту у м. Тернопіль.....	28
Дацок Л., Микитюк С., Обуд О. П. Сучасні тенденції у сфері послуг громадського транспорту на українському та європейському ринках	30
Заячківська Г. А. Муніципальний велотранспорт як складова єдиної транспортної системи міста	33
Зінько К. Транспортне забезпечення міст: Брюсселю і Тернополя.....	35
Іванечко Н. Р. Поведінка споживачів транспортних послуг.....	38
Коваленко В. Актуальні проблеми у громадському транспорті Тернополя та методи їх вдосконалення.....	40
Ковальова М. Проблеми залізничного транспорту	42

Турчин Л.Я., Ковбасовська І. Порівняльна характеристика громадського транспорту України та Австрії.....	44
Когут Т. Проблеми транспортної логістики Тернополя та шляхи їх подолання	47
Коцур С. Євроінтеграція України у світову транспортну систему	50
Кругліцька О. Проблеми та перспективи розвитку зернової логістики в Україні	53
Крулевський А. Актуальні проблеми вітчизняних підприємств-надавачів транспортних послуг і шляхи їх вирішення ґрунтовані на європейському досвіді	55
Круп'як І. Й. Напрями підвищення якості транспортних послуг в сучасних умовах.....	57
Лейковський С. Дослідження якості та проблем транспортних послуг, шляхи їх вирішення на прикладі м. Тернопіль	60
Леонова І. В. Системи автоматизації управління перевезеннями	62
Турчин Л.Я., Липчаківська Ж. Дослідження екологічних проблем транспортного забезпечення	64
Лотоцька С. Актуальні проблеми вітчизняних підприємств надавачів транспортних послуг і шляхи їх вирішення на прикладі м. Тернопіль	66
Максимович А. Сучасний стан розвитку громадського транспорту Німеччини	68
Малейчик Ю. Сучасні форми та тенденції розвитку підприємництва-надавачів транспортних послуг і шляхи їх вирішення	70
Мартинюк А., Мадзар О. Актуальні проблеми розвитку міського пасажирського транспорту України....	72
Медило О. Проблеми надавачів послуг міського громадського транспорту м. Тернопіль	74
Мельник Т., Ворона О. Культурний аспект споживання послуг міського громадського транспорту	76
Месаксуді Т. Основні проблеми, що стоять перед автомобільним транспортом в країнах третього світу	78
Мидлик Т. Маркетинг транспортних послуг	80
Никитишин Т. Проблеми та перспективи вітчизняного та зарубіжного розвитку громадського транспорту.....	82

Окрепкий Р. Б. Формування системи маркетингового управління підприємствами міського електротранспорту	84
Паламарчук Н. Переваги та недоліки електронної сплати за проїзд у громадському транспорті.....	86
Палешник Є. Дослідження екологічних параметрів розвитку транспортної системи міста	89
Турчин Л.Я., Партика У. Основні проблеми функціонування ПАТ “Укрзалізниця” та рекомендовані шляхи їх вирішення.....	91
Перун В. Проблеми громадського транспорту в м. Тернопіль та шляхи їх вирішення	94
Платонова М. Проблеми та шляхи удосконалення функціонування міського пасажирського транспорту України на прикладі Варшави	96
Романчук М. Перспективи розвитку громадського транспорту в Україні на основі вивчення досвіду Німеччини	99
Свистун О. Проблеми громадського транспорту в Україні та шляхи їх вирішення	103
Свіченюк О. Забруднення повітря міським громадським транспортом як екологічна проблема	106
Томахів Н. Проблеми стану сучасної транспортної інфраструктури м. Тернопіль.....	108
Федик О. Актуальні проблеми вітчизняних підприємств-надавачів транспортних послуг і шляхи їх вирішення.....	111
Фірман Н., Вашків О. П. Управління розвитком громадського транспорту.....	114
Цимбалюк О. Ринок послуг міського громадського транспорту Тернополя	117
Чайковський Є. Аналіз тенденцій розвитку та маркетинг у сфері транспортних послуг в Україні	119
Чайковський Я. І. Платіжна картка як інноваційний засіб оплати транспортних послуг	122
Чичкевич О. Актуальні проблеми розвитку вітчизняних підприємств-надавачів транспортних послуг і шляхи їх вирішення	125
Чубата С. Маркетинг в «Розумних містах».....	127

Шанайда А. Екологічно чисті види транспорту	130
Щербина Ю. Актуальність та необхідність «розумних» зупинок, для маркетингу міста.....	133
Щурко І. Досвід створення «розумного» транспорту в Австрії: Уроки та приклади для України	135
Юхимець Я. «Файна карта» – тернопільське нововведення у сфері послуг громадського транспорту.....	138
Биць В.В. Сучасні тенденції розвитку громадського транспорту в м.Тернополі в контексті побудови «Розумного міста»	141
Обуд В. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України.....	144
Музичка І., Дзюба М. Розвиток транспортної системи України.....	146

Фірман Н.
студентка
Вашиків О. П.

кандидат економічних наук, доцент
Тернопільський національний економічний університет

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

В інфраструктурі міста громадський транспорт є одним з найважливіших елементів, який відіграє провідну роль у її розвитку. Ефективне функціонування громадського транспорту сприяє соціальному та економічному зростанню міста й передбачає всебічне задоволення потреб містян у високоякісних транспортних послугах, що й обумовлює актуальність задекларованої проблеми.

Управління розвитком громадського транспорту передбачає не лише забезпечення високого рівня послуг, але й міської мобільності. Відтак, у цій сфері варто виділити кілька стратегічних напрямів і цілей. По-перше, впровадження принципів сталої міської мобільності; по-друге, підвищення ефективності управління транспортною складовою інфраструктури міста; по-третє, неухильне зростання рівня безпеки дорожнього руху; по-четверте, розвиток громадського транспорту з одночасним зростанням простору для пересування пішоходів та інших видів транспорту [4].

Однією з визначальних характеристик, що повинна враховуватись в управлінні розвитком громадського транспорту є пряма залежність між віддаленістю від центру міста та рівнем доходів містян. У більшості випадків найдалі від «ділової» частини міста живуть кваліфіковані працівники, технічний персонал, службовці, управлінці, чиновники. Значна частина цих категорій людей працює у діловій частині міста – у банківських і фінансових установах, адвокатських і консультаційних конторах, рекламних агентствах, що розміщені в центральній частині міста. З іншого боку, багато видів виробничих підприємств, закладів оптової торгівлі та галузей, які потребують менш кваліфікованих працівників, розташовані у передмісті. Результатом цього є значна географічна розбіжність між робочими місцями та робочою силою в передмістях і центрі міста. Така ситуація вимагає налагодження ефективної транспортної системи для забезпечення необхідних перехресних перевезень пасажирів.

Проте потреба в ефективному громадському транспорті викликана не менш нагальними обставинами. Зручність, комфортність і швидкість переміщення є необхідною умовою активної участі населення у міському житті. Більшість культурних і соціальних імпрез у міському житті можуть ефективно реалізовуватись лише при наявності життєздатної транспортної системи. Театри, музеї, художні галереї, концертні зали, спортивні стадіони представляють собою неподільні блага, а отже, споживачі самі повинні добратися до них. З іншого боку, можливість здійснювати покупки в місті також передбачає наявність транспорту.

Зручності, обумовлені використанням особистого автотранспорту, спонукають багатьох жителів передмість вибирати саме цю форму пересування. Як наслідок – рівень пересування на особистих автомобілях різко зріс, у той час як використання громадського транспорту скоротилося. Поширення власного автотранспорту породило надзвичайно гострі проблеми із транспортними заторами, не кажучи вже про роль автомобіля в забрудненні атмосфери. Логічною відповіддю на транспортні затори бачиться у «розвитку мережі автомобільних доріг, насамперед автомагістралей та обходів населених пунктів» [3]. Проте такий підхід є, певною мірою, оманливим. Адже додаткові автостради сприяють зростанню ще більш віддалених передмість і збільшенню транспортних потоків. До проблеми заторів додаються проблеми з паркуванням автомобілів. Таке замкнене коло має й зворотний бік медалі, який виявляється у загальному погіршенні системи громадського транспорту у містах. Значна географічна розпорошеність населення у передмістях створює труднощі для систем громадського транспорту в організації інтенсивного руху, необхідного для його функціонування. Наочно проглядається причинно-наслідковий зв'язок – з одного боку, скорочення чисельності постійних пасажирів й збільшення витрат на одне перевезення, що вимагає підвищення плати за проїзд, а з іншого боку, погіршується якість засобів громадського транспорту і обслуговування. Відтак, багато містян воліє користуватися власними транспортними засобами, і, таким чином, процес поновлюється.

Одним з методів регулювання пасажиропотоків як у географічному аспекті, так і в часовому є диференційований підхід у встановленні плати за проїзд у громадському транспорті. При цьому слід зазначити, що визначення плати за проїзд на громадському транспорті ускладнений кількома моментами. Перший з них полягає у тому, що, хоча короткостроковий попит на пасажирські перевезення може бути нееластичним, довгостроковий попит, швидше за все, виявиться еластичним. Тобто безпосереднім і короткостроковим результатом підвищення плати за проїзд є збільшення загальної виручки і певною мірою тимчасове вирішення фінансових проблем системи громадського транспорту. Проте, в кінцевому підсумку через кілька років, коли пасажирі приймуть рішення про доцільність придбання власного автомобіля, або про об'єднання в групи для поїздки в одному автомобілі за одним маршрутом, або про зміну місця проживання та місця роботи, то попит на пасажирські перевезення виявиться еластичним за ціною, а більш висока плата за проїзд означатиме зниження загальної виручки підприємств громадського транспорту.

Другим проблемним моментом у встановленні плати за проїзд є «безліч пільгових категорій громадян, які мають право безоплатного проїзду, витрати транспортних підприємств на перевезення яких не в повному обсязі компенсуються з державного бюджету» [2].

Третім проблемним аспектом плати за проїзд є можливість врахування у тарифі ранкових та вечірніх годин пік. Йдеться про можливість застосовувати пікове ціноутворення, при якому плата була б вищою у години пік і нижчою в решту часу. Мета такого тарифу полягає в економічному витісненні тих категорій пасажирів, для яких необхідність поїздки у години пік є менш невідкладною і насущною. Так, для прикладу, у Тернополі окремі категорії

пільгових пасажирів можуть скористатися пільговим проїздом лише після 10 години ранку, що суттєво знижує пасажирське навантаження у пікові години перевезень. У цьому контексті важливим є «інформування клієнтів щодо пропонованих пакетів послуг, а також здійснення необхідного впливу на клієнтуру з метою залучення її до одержання якомога більших обсягів послуг» [1, с. 41].

Підсумовуючи, слід зазначити, що у питаннях розвитку громадського транспорту виникає багато проблем, коло вирішення яких з одного боку лежить у площині якості, комфорту, доступності та швидкості перевезень, з другого – у встановленні економічно-обґрунтованої плати за проїзд, яка б дозволяла не лише регулювати інтенсивність пасажиропотоків, а й забезпечувала ефективну діяльність підприємств громадського транспорту.

Список використаних джерел:

1. Вашків, О. П. Логістика як засіб ефективного управління у системі вантажних автоперевезень / О. П. Вашків // Вісник Тернопільської академії народного господарства. – Тернопіль : Економічна думка, 2002. – Випуск № 7/3. – С. 39–43.
2. Проект «Міський громадський транспорт в Україні» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/news/27947.html>
3. Розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
4. Транспортна революція в Стратегії розвитку Києва до 2025 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avk.org.ua/2016/11/transportna-revolyuetsiya-v-stratehiji-rozvytku-kyjeva-do-2025-roku>.