

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Західноукраїнський національний університет
Навчально-науковий інститут публічного управління
Кафедра міжнародної економіки

КОВАЛЬ Світлана Юріївна

Управління розвитком транспортної інфраструктури регіону

спеціальність: 281 – Публічне управління та адміністрування
освітньо-професійна програма – Державна служба
Кваліфікаційна робота

Виконала студентка групи
ДСПУАзм – 26
С. Ю. Коваль

Науковий керівник
д.е.н., професор, І. О. Іващук

Кваліфікаційну роботу
допущено до захисту:

« ____ » _____ 2021 р.
Завідувач кафедри

_____ І. Я. Зварич

ТЕРНОПІЛЬ – 2021

ЗМІСТ

ВСТУП	3
 РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ	
1.1. Транспортна інфраструктура: її суть та характеристики	6
1.2. Чинники формування та розвитку транспортної інфраструктури країни та регіону	13
1.3. Європейська практика розвитку транспортної інфраструктури	18
Висновки до розділу 1	26
 РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ	
2.1. Механізми управління транспортною інфраструктурою регіону ...	28
2.2. Моніторинг розвитку транспортної інфраструктури у Львівській області та м. Львові	35
2.3. Оцінка реформування транспортної інфраструктури м. Львова	41
Висновки до розділу	51
 РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ	
3.1. Вплив транспортної інфраструктури на територіальну рівність та економічний розвиток	52
3.2. Інноваційні підходи до стратегічного розвитку транспортної інфраструктури міст та регіонів	58
Висновки до розділу 3	66

ВИСНОВКИ	68
СПИСОК ЛІТЕРАТУРНИХ ДЖЕРЕЛ	72

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Транспортна інфраструктура є невід’ємною частиною транспортної системи будь-якого міста чи держави. У зв’язку з розвитком суспільства та інтенсифікація міжнародних зв’язків у зв’язку з глобалізаційними процесами, значення транспорту як чинника для посилення економічного і соціального розвитку. Різні аспекти діяльності, пов’язані з розвитком транспорту інфраструктура все частіше стає об’єктом наукових досліджень. Перевезення як економічний фактор є мірою господарської діяльності і водночас транспорт є відображенням господарської діяльності регіону.

Транспортна інфраструктура є чільним елементом економічного розвитку регіонів, країн, світу через її залучення до кожного соціо-економічного процесу. Це пов’язано із залежністю всіх сфер життєдіяльності від транспорту, особливо в українській практиці, де економічна діяльність здійснюється на територіях, які мають різні умови проживання. Недостатній розвиток транспортного комплексу веде до стримування ефективної взаємодії суб’єктів господарювання, агломерацій та регіонів, господарського освоєння нових територій та обмеження доступу до нових потенціальних ресурсів. Транспортна інфраструктура – одна з основоположних і системоутворюючих галузей регіональної економіки, необхідна для формування цілісного соціально-економічного та територіального просторового розвитку.

Саме тому в економічній науці дослідження транспортної інфраструктури є особливим предметним полем українських і зарубіжних вчених: В.

Богомолової, В. Борщевського, М. Відякіної, І. Дмитрієва, О. Дмитрієвої, В. Ільчука, Г. Жовтяка, І. Заблодської, О. Зоріної, Д. Макдональда, Н. Міллера, О. Никифорок, І. Рудакевича, І. Хорошилової, В. Яновської та ін.

Водночас сучасні тенденції управління розвитком транспортної інфраструктури регіону, особливо в післяпандемічний період, знаходяться поза увагою сучасних дослідників. Зазначене визначає актуальність роботи, обґрунтовує вибір даної теми дослідження, його мету та постановку завдань.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є теоретичне обґрунтування теоретичних положень щодо управління розвитком транспортної інфраструктури України та визначення механізмів його удосконалення. Поставлена мета зумовила визначення і розв'язання наступних завдань:

- проаналізувати підходи до визначення поняття та основні характеристики транспортної інфраструктури;
- виявити чинники, які впливають на стан розвитку транспортної інфраструктури;
- проаналізувати особливості управління розвитком транспортної інфраструктури в країнах- членах ЄС;
- визначити сучасний стан розвитку управління транспортною інфраструктурою в Україні;
- провести моніторинг управління транспортною інфраструктурою в регіонах та місті Львів;
- визначити напрямки впровадження інноваційних методів управління транспортною інфраструктурою регіону;
- запропонувати напрямки підвищення інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури регіону.

Об'єктом дослідження є транспортна інфраструктура в Україні.

Предметом дослідження є механізми управління розвитком транспортної інфраструктури регіону.

Методи дослідження. Теоретичну та методологічну основу роботи

становлять фундаментальні положення теорії державного управління, загальнофілософських та державно-управлінських аспектів застосування системного підходу, наукові праці вітчизняних і зарубіжних науковців із теорії та методології управління. Для вивчення та узагальнення інформаційної бази за темою дослідження використано методи аналізу та синтезу наукових досліджень, логічного узагальнення, структурного аналізу. За допомогою нормативно-правового аналізу, індукції та дедукції здійснено аналіз інституційного управління транспортною інфраструктурою та визначено механізми адаптації світового досвіду в систему публічного управління України.

Інформаційну базу досліджень становлять законодавчі й нормативні документи, нормативно-правові акти України, фахові видання, матеріали науково-практичних конференцій та інтернет-видань.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в теоретичному обґрунтуванні шляхів управління розвитком транспортної інфраструктури регіону та розробці практичних рекомендацій для впровадження європейських та світових стандартів у нестабільному середовищі.

Практичне значення роботи. Висновки та рекомендації, сформульовані у роботі можуть бути використані у роботі органів державної влади та органами місцевого самоврядування при розробці ефективних методів управління транспортною інфраструктурою.

Апробація результатів дослідження. Основні результати дослідження пройшли апробацію у вигляді тез на Всеукраїнській науковій інтернет-конференції «Глобальні виклики та соціально-економічний розвиток України у пандемічний період» (м. Тернопіль, 19 листопада 2021 р.).

Структура роботи впливає з логіки та мети дослідження. Робота складається зі вступу, 3 розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг роботи складає 71 сторінку друкованого тексту, у тому числі 6 таблиць, 21 рисунок, список використаних джерел з 70 найменувань на 8 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

1.1. Транспортна інфраструктура: її суть та характеристики

Глобалізація стала вирішальним фактором у розвитку світогосподарських процесів та глобальної інтеграції національних економік. Фактично, глобалізація стала динамічним кінцевим результатом історичних подій середини ХХІ століття, коли Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ, 1947) запропонувала світу нову модель економічної політики, яка згодом, охопила не лише торгівлю, а й інші сфери, які фактично, вважалися допоміжними в забезпеченні безпосередньо зовнішньоторговельних операцій. З'ясувалося, що великі транснаціональні корпорації, здатні в результаті реструктуризації на глобальній основі розвитку транспорту, інформації та зв'язку, втричі збільшили свої прямі іноземні інвестиції впродовж десятиліть, починаючи з 1960 року. Навіть уряди отримували вигоду від глобально сформованих міжнародних союзів та угод, найбільш помітним і важливим є Організація Об'єднаних Націй, утворена в 1945, регіональних торговельних угод. Багато в чому такого успіху вдалося досягти а рахунок зменшення

торговельних бар'єрів а впровадження інновацій в розвиток транспортної галузі, яка стала своєрідним каталізатором подальшої глобалізації.

Такі розробки, як контейнеризація для морських перевезень дозволяє компаніям більш ефективно відправляти великі товари, тим самим знижуючи витрати на вантаж. Інноваційні досягнення в транспорті, що дозволили світу торгувати так, ніби це єдина спільнота, комерційні літаки та технологія GPS, зв'язок та обробка інформації за допомогою електронного мікрочіпа та Інтернет практично зменшили розміри світу, зменшивши значення часового фактору і забезпечивши більший рівень координації

Зазначене зумовлює зростання ролі транспортної інфраструктури у вирішенні завдань соціально-економічного характеру, реалізації спільних з іншими країнами економічних проектів. Активізації інтеграційних процесів в стала поштовхом до зростання ролі транспорту, який забезпечує формування та розвиток між територіальних зав'язків і є одним із чинників територіального поділу праці, виступає посередником між процесами виробництва та споживання.

Зростаючу роль транспорту в розвитку національних економік можна обґрунтувати з позицій його залучення в систему міжнародних економічних відносин, адже транспортні послуги є одним із видів послуг, тому суб'єкти транспортної інфраструктури надають свої послуги іншим суб'єктам; транспорт виконує посередницьку функцію, долучаючись до процесів виробництва товарів.

Під транспортом зазвичай розуміють «сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажів, сигналів та інформації з одного місця в інше» [24, с. 356]. Тому, саме поняття «транспорт» має різні змістові характеристики, виступаючи об'єднавчою ланкою між виробництвом продукції та її споживанням, але не створює при цьому сам продукт, а лише переміщує продукцію; долучаючись до процесів обігу продукції через транспортну логістику і впливають на цінову політику щодо продукту, приймає участь розподілі праці. Транспорт є визначальним чинником при розміщення

виробництва, впливає на кооперацію виробництв. Специфіка транспортної сфери полягає також у відмінностях в обігу грошових коштів від їх обігу в інших галузях економіки; тісному взаємозв'язку із обігом товарів. «Транспорт активно впливає на різні сфери держави, економіки та суспільства, а саме: фінансовий сектор, національну оборону, соціальні взаємовідносини у суспільстві, розвиток культури» [24].

У класифікації видів економічної діяльності (КВЕДі) подано офіційний поділ видів транспортних засобів, які формують транспортну інфраструктуру [22]. Термін «інфраструктура» використовується в різних наукових і ненаукових сферах. Воно походить від латинської, і а саме слово «infra» розуміється як підстави або основи, тоді як «структура» означає розподіл елементів певного невизначеного налаштування. Класифікаційні ознаки транспорту подано на рис. 1.1.



Рис. 1.1. Класифікаційні ознаки транспорту [48]

Аналізуючи підхід вітчизняних науковців до складових інфраструктури, приходимо до висновку, що такий поділ недоцільний. Така позиція обґрунтована тим, що «транспорт й інженерні споруди можуть служити одночасно для обслуговування виробництва і побутових потреб населення, тобто належатимуть і до виробничої, і до соціальної інфраструктури» [6]. Таким чином, транспортна інфраструктура виступає з'єднуючою ланкою між виробничою та соціальною інфраструктурою (рис. 1.2).

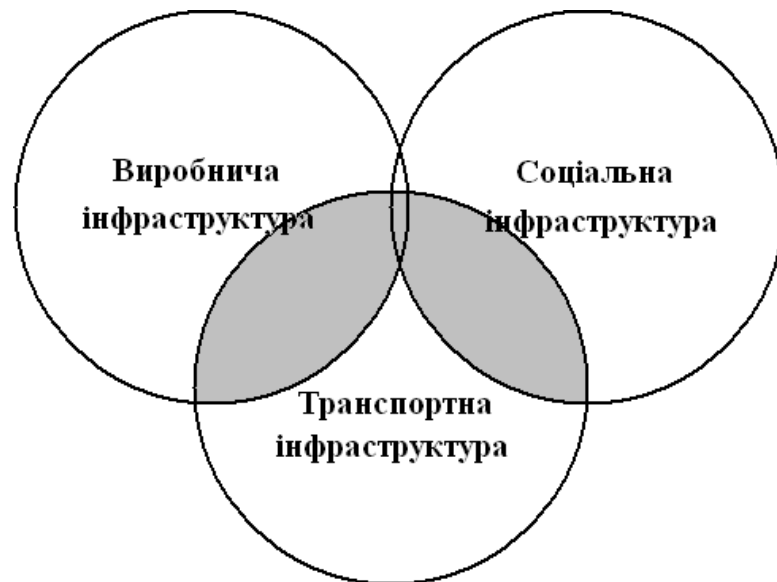


Рис. 1. 2. Види інфраструктури та їх взаємозв'язок [47]

Теоретичні та практичні основи розуміння філософії функціонування та розвитку транспортної інфраструктури закладені вченими-фахівцями різних наукових напрямів: регіональної економіки, логістики, економіки транспорту та інших суміжних галузей. При цьому у кожній з представлених шкіл дослідників – власна специфіка аналізу особливостей транспортної інфраструктури. Наприклад, економісти-транспортники націлені на дослідження технічних особливостей розвитку цього виду інфраструктури, логісти, у свою чергу, вивчають транспортні потоки як сукупну частину виробничого процесу. Тоді як економісти-регіоналісти розглядають транспортну інфраструктуру як інструмент розширення/звуження подорожі та прискорення соціально-економічних зв'язків (скорочення часу комунікації), що збільшує ефективність функціонування та розвитку території.

Угорський спеціаліст у галузі інфраструктури Katalin Pallai доповнює стандартну транспортну інфраструктуру (автомобільний, залізничний, повітряний, морський, водний, трубопровідний транспорт, логістичні термінали, шляхи сполучення, морські та річкові шляхи, а також супутня інфраструктура) інфраструктурою зв'язку (комунікаційного), функціонально та фізично пов'язана з транспортом. При цьому комунікаційну інфраструктуру трактують подвійним чином: це як інженерні комунікації (лінії зв'язку, оптико-

волоконні дроти), що йдуть вздовж транспортних артерій, так і інфраструктура, що сприяє комунікації (особистісному спілкування, фізичної передачі інформації) людей [68].

На думку О. Фастовця структурно транспортна інфраструктура охоплює: «шляхи сполучення (автомобільні, залізничні, водні, повітряні тощо), комплекс інженерних споруд, будівель та відповідних пристроїв який забезпечує функціонування елементів транспортної інфраструктури, а також необхідних засобів транспортування, керування та взаємного зв'язку» [56].

О. Ложачевська [26, с. 112] розглядає транспортну інфраструктуру як складову частину транспортного комплексу. Згідно з позицією дослідниці, транспортна інфраструктура «поділяється на три блоки із взаємопов'язаними їх складовими. До першого належать шляхова мережа, вантажні термінали, вантажні станції й склади, до другого – матеріально-технічна база рухомого складу, техобслуговування, ремонтні підприємства, до третього – морські й річкові порти й аеропорти, залізничні, морські та автовокзали, заправні станції» (рис. 1.3).

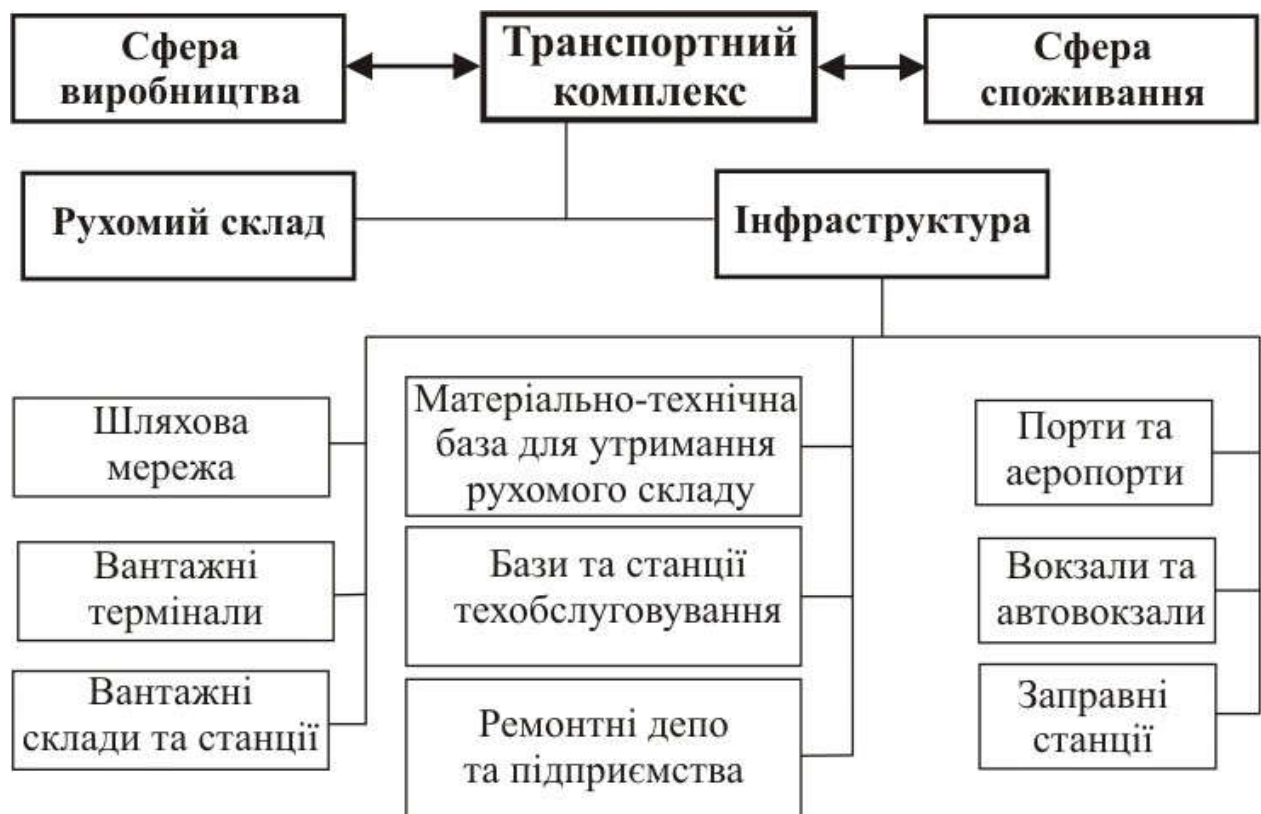


Рис. 1.3. Структура транспортного комплексу та його інфраструктури [26, с.112]

На законодавчому рівні відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки, запропоновано транспортну інфраструктуру визначати як сукупність споруд, системи мережі сполучень усіх видів транспорту, які задовольняють потреби споживачів і виробництва в перевезеннях пасажирів і вантажів» [41].

Транспортна інфраструктура охоплює усі види транспорту (рис.1.4), включаючи їх «частини і ланки, шляхи сполучення, змінний склад автотранспорту, об'єктами машинного обслуговування і транспортно-логістичними компаніями, що працюють у сфері перевезень людей і вантажів» [30].

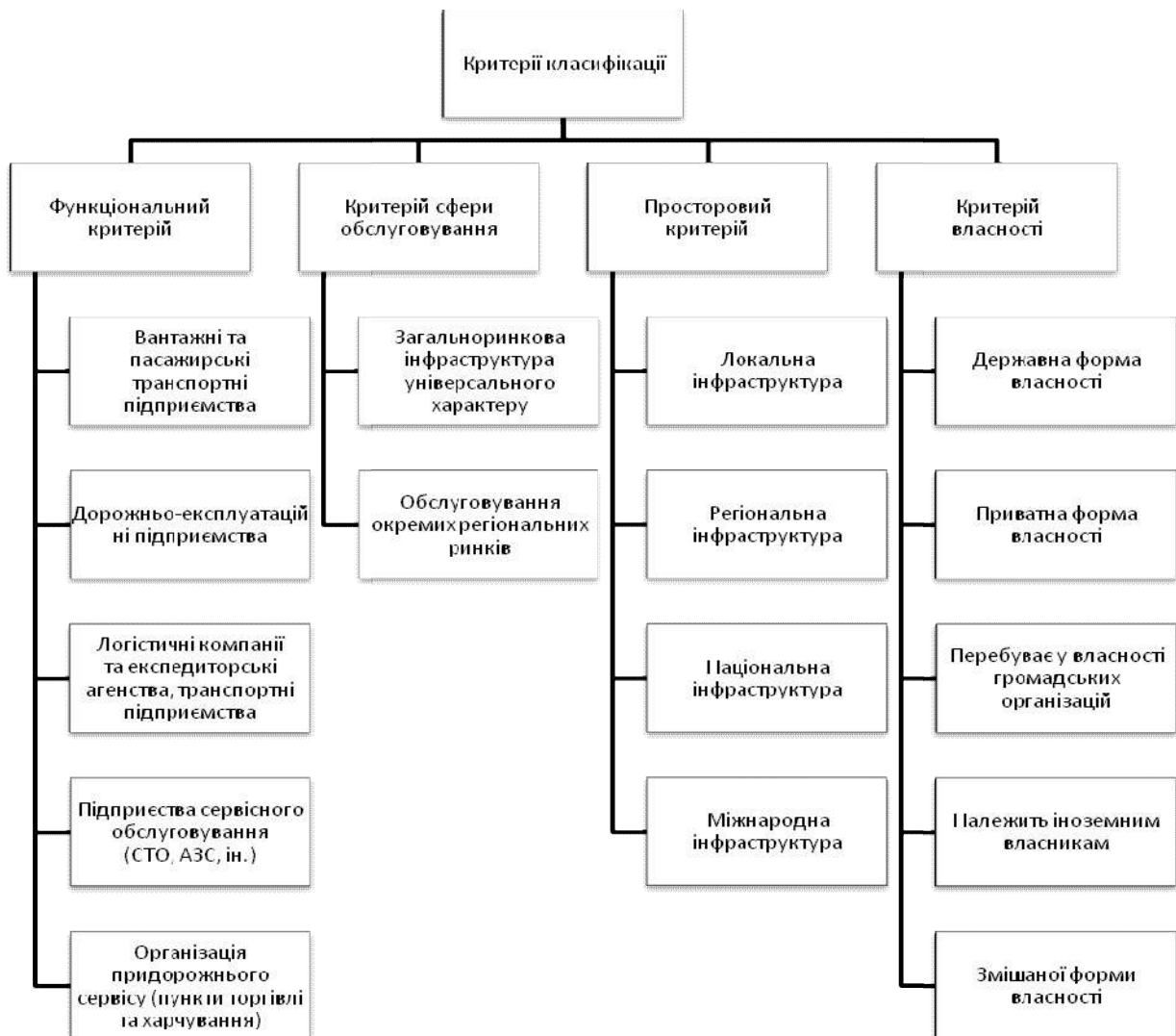


Рис 1.4. Критерії класифікації транспортної інфраструктури [12]

Закон України «Про транспорт визначає, вирізняють такі види транспорту: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування» [15].

На підставі аналізу транспортної інфраструктури можна стверджувати, що транспортна діяльність не змінюється з часів СРСР, тому що не створюється нових транспортних галузей. Тому пропонується виділяти додатково «цифровий» (інтелектуальний) транспорт – транспорт майбутнього та суміжну з ним діяльність та інфраструктуру в рамках концепту «транспортно-комунікаційної інфраструктури».

Склад елементів транспортно-комунікаційної інфраструктури відповідає видам обслуговуючої їй економічної діяльності. Специфічні особливості транспортно-комунікаційної інфраструктури обумовлюються рядом певних функцій, що виконуються нею в процесі задоволення потреб економіки, підвищення транспортної забезпеченості населення та прискорення мобільності. Серед основних функцій на регіональному рівні виділяють:

- забезпечення економіки регіону транспортними артеріями;
- задоволення потреб економічних суб'єктів у транспортних об'єктах;
- формування транспортної мережі регіону;
- забезпечення взаємодії між різними видами транспорту;
- підвищення рівня соціально-економічного розвитку регіону.

Частина економістів до функцій транспортної інфраструктури відносять інтегративну, функцію мобільності, конкурентну функцію, і навіть ринкову. При цьому комунікаційна інфраструктура у складі транспортно-комунікаційної додатково виконує комунікативну та соціальну задачі/

Таким чином, транспортна інфраструктура виступає важливим базисом розвитку економічної системи, створюючи сприятливі умови для розвитку міст та регіонів.

1.2. Чинники формування та розвитку транспортної інфраструктури країни та регіону

На розвиток транспортної інфраструктури впливають як загальні фактори властиві всім регіонам, так і специфічні регіональні ні фактори. Загальні фактори можна класифікувати за внутрішнім та зовнішнім середовищем щодо транспортної інфраструктури. Чинники впливу внутрішнього середовища пов'язані з потенціалом транспортної інфраструктури, потенціалом інноваційного менеджменту, інноваційно-інвестиційного потенціалу, виробничого потенціалу, кадрового потенціалу та потенціалу інноваційного маркетингу.

Зовнішнє середовище, впливає на розвиток транспортної інфраструктури у вигляді таких чинників, як попит (наявність споживачів), конкуренти (рівень розвитку інновацій у конкурентних систем), природні фактори, політичні фактори, соціальні фактори, у тому числі демографічні, економічні чинники, науково-технічний прогрес.

На розвиток та ефективне функціонування транспортної інфраструктури регіонів також впливають такі специфічні фактори: кліматичні, екологічні, політичні, соціальні, географічні (табл. 1.1).

Сучасна динаміка соціально-економічного розвитку регіонів різних країн світу багато в чому стала обумовлюватися станом соціокультурних систем та екологічним середовищем проживання населення. Ці параметри існування людського співтовариства різних територій стають домінантними при обґрунтуванні прийняття економічних рішень, формуванні організаційно-управлінських структур, методів і механізмів сталого розвитку економіки підприємств, галузей, регіонів і національного господарства в цілому. Актуальність розгляду соціокультурних та екологічних факторів пояснюється тим, що без їх урахування виникає безліч проблем організаційно-економічних відносин, відторгнення нових парадигм економічного розвитку, не сприйняття

інноваційних технологічних розробок, диспропорції як усередині, так і на міжрегіональних рівнях . Особливо гостро соціокультурні та екологічні фактори впливають на формування механізму розвитку транспортної інфраструктури різних регіонів.

Таблиця 1.1

Фактори, які впливають на розвиток транспортної інфраструктури*

Специфічні фактори	Вплив на розвиток транспортної інфраструктури
Кліматичні	Кліматичні особливості. Подорожчання транспортної інфраструктури в регіонах з несприятливими кліматичними умовами
Географічні	Рельєф місцевості. Подорожчання транспортної інфраструктури в регіонах з важким рельєфом.
Екологічні	Екологічні норми і нормативи. Подорожчання транспортної інфраструктури в регіонах з особливими природоохоронними зонами.
Соціальні	Щільність населення. Територіальний розподіл праці. Подорожчання транспортної інфраструктури в регіонах з малою щільністю населення.
Політичні	Територіальна і національна єдність країни. Зовнішньополітична політика.

*складено автором

Функціонування транспортної інфраструктури посилює такі негативні фактори на стан навколишнього середовища:

- відчуження земельних територій під транспортне будівництво;
- забруднення та зміна всіх природних компонентів;
- значне споживання природних компонентів;
- шум та вібрація, що супроводжує роботу практично всіх видів транспорту.

Географічне положення регіону або міста обласного значення є визначальним фактором розвитку його розвитку та розвитку транспортної інфраструктури. Положення регіону визначає і його галузеву спеціалізацію,

участь у поділі праці, впливає на привабливість для інвесторів. З іншого боку, більшість міст характеризується розвинутою транспортною інфраструктурою, наявністю великої кількості автомобілів, а відповідно і забрудненістю і шумом. Тому, з огляду туристичних вподобань, наприклад, гірські райони без транспортною інфраструктури можуть бути привабливіші ніж велике місто.

Пропонуємо також доповнити ці чинники історичним фактором, адже, наприклад, міста із давньою багатою історією приваблює гостей, а це впливає на транспортне навантаження.

Демографічні чинники з одного боку впливають на економічний розвиток регіону, а з іншого – потребує перегляду транспортних шляхів регіону, міста. Тому міська транспортна інфраструктура функціонує завдяки життєдіяльності мешканців, враховуючи їхні потреби та споживчі запити.

До факторів, що обмежують розвиток регіональних транспортних інфраструктур, можна віднести:

- Існуюча інфраструктура. Потужності транспортної інфраструктури, що склалися з урахуванням ресурсних та технологічних обмежень. Так, будь-який транспортний засіб має обмеження за обсягом та швидкістю. Наприклад, українські автодороги спроектовані з враховуючи експлуатацію автомобілів певного навантаження. Отже, збільшення вантажопідйомності автомобілів потребує реконструкції автошляхів. Водний транспорт досяг меж збільшення швидкості руху. Подальше збільшення швидкості можливе лише за умови багаторазового збільшення потужності силової установки, що в рази зменшить ефективність експлуатації транспорту.

- Економіка. Розвиток регіональних транспортних систем має бути вигідним інституційним суб'єктам транспортної системи (перевізникам, власникам інфраструктури тощо). Інвестиції в модернізацію транспортної інфраструктури повинні окупатися за рахунок економічного ефективности.

Політичні чинники завжди мали вплив на формування та розвиток ринків, зокрема транспортної галузі, і насамперед її інфраструктурного сектора. Об'єкти транспортної інфраструктури представляють собою значні

інвестиційні проекти. Інвестиційні ризики належать до країнних. Цей ризик проявляється у непрогнозованих змінах політики державних органів, породжуючи різного роду наслідки для інвесторів або інших суб'єктів, які ведуть бізнес у цій країні. В Україні країнний ризик для зовнішніх інвесторів визначається політикою державних органів влади та органів місцевого самоврядування. Серед проявів країнного ризику можна назвати: націоналізацію або експропріацію власності зарубіжних інвесторів; - прийняття нормативних актів, що перешкоджають веденню бізнесу іноземними контрагентами (неможливість вивезення доходів за межі країни, обмеження прав з управління власністю тощо); зміни в податковому законодавстві, що призводять до падіння доходів чи збитків; порушення міжнародних договорів та угод як на державному (муніципальному) рівні, і рівні взаємовідносин окремих фірм. Країни-лідери з інвестицій, що вкладаються в наземну транспортну інфраструктуру, характеризуються великомасштабними економіками. Це пояснює їх активність у питаннях будівництва та модернізації національних транспортних мереж.

Підходи щодо розвитку транспортної інфраструктури передбачають:

1) формування та розвиток транспортної інфраструктури здійснюється виходячи з соціально-економічного потенціалу регіону;

2) випереджаючий розвиток транспортної інфраструктури та її вплив на рівень соціально-економічного розвитку регіону

Застосування даних підходів має свої обмеження, насамперед, це пов'язано з впливом таких факторів, як рельєф місцевості, кліматичні умови, щільність населення, що безпосередньо пов'язано з техніко-економічними та експлуатаційними обмеженнями з боку сформованих видів транспорту та в цілому знижує рівень економічної ефективності транспортної системи.

Так, для забезпечення рентабельної роботи транспортної галузі, зокрема, залізничного транспорту як найбільш перспективного на території України потрібно, щоб щільність населення була як мінімум середня, є технічні

обмеження (виключення) з експлуатації. І тоді складно вести мову про розвиток територій.

Дослідження регіональної специфіки та транспортної інфраструктури дозволило розробити типологію регіонів та транспортних інфраструктур (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Типологія регіонів і транспортних інфраструктур*

Класифікація регіонів	Транспортна інфраструктура	Характеристика транспортної інфраструктури
Регіони з сприятливими кліматичними умовами і високою щільністю населення	Полімодальні транспортні системи (залізнодорожні, повітряні, автомобільні, водяні (при наявності водних шляхів))	Відносно висока ефективність, яка зв'язана з меншими затратами на створення транспортної інфраструктури і елементів, високими показниками вантажообігу і пасажиропотоків. Висока конкуренція як між транспортними компаніями, так і між видами транспортних коштів.
Регіони з особливими кліматичними умовами і високою щільністю населення	Полімодальні транспортні системи (залізнодорожні, повітряні, автомобільні, водяні (при наявності водних шляхів))	Підвищені витрати на створення транспортної інфраструктури і підтримання її в робочому стані, що призводить до збільшення витрат на амортизацію, ремонт. Показники вантажопотоків і пасажиропотоків високі, що дозволяє утримувати позитивні значення прибутку. Конкуренція між видами транспортних коштів висока.
Регіони з особливими кліматичними умовами і низькою щільністю населення	Полімодальні транспортні системи (залізнодорожні, повітряні, автомобільні, водяні (при наявності водних шляхів))	Високовитратна транспортна інфраструктура. Частина перевезень субсидується державою (авіаперевезення, водний транспорт) з ціллю вирішення геополітичних задач. Конкуренція практично відсутня.

*складено автором

Складно визначити розвиток економіки у віддалених та важкодоступних територіях, незважаючи на багаті поклади корисних копалин та інших корисних природних ресурсів, поки не з'явиться розвинена транспортна інфраструктура.

Матриця типологізації регіонів в залежності від щільності населення та кліматичних умов будується на двох гіпотезах:

1. У регіонах, що мають високу щільність населення та сприятливі кліматичні умови транспортна система має більш високі показники ефективності, що визначає більш високі показники темпу зростання соціально-економічних показників у цих регіонах.

2. У регіонах, що мають низьку щільність населення та особливі кліматичні умови розвиток регіональних транспортних систем є проблематичним, у зв'язку з підвищеними витратами на формування активів та підтримка їх у робочому стані. Враховуючи, з іншого боку, особливості клімату, очевидно, що річковий транспорт має такий недолік, як обмежений навігаційний період.

Тобто, неможливо в регіонах з малою щільністю населення та особливими кліматичними умовами зараз спроектувати економічно ефективну регіональну транспортну систему, здатну задовольнити потреби населення та бізнесу в якісних перевезеннях.

Таким чином, в результаті проведеного дослідження можна виділити такі аспекти взаємодії регіональної транспортної системи та економіки області: збільшення доступності районів області, їх ресурсів, виробничих потужностей, що у свою чергу сприяє розвитку туристичного потенціалу регіону, впровадженню проектів; розвиток соціальної інфраструктури регіону, а також просторовий розвиток регіону; приплив інвестицій

1.3. Європейська практика розвитку транспортної інфраструктури

Транспорт є життєво важливим для нормального функціонування економічної діяльності та є ключем до забезпечення соціального добробуту та згуртованості населення. Транспорт забезпечує повсякденну мобільність людей і має вирішальне значення для виробництва та розподілу товарів. Адекватна інфраструктура є основною передумовою транспортних систем. Проте, намагаючись полегшити транспортну інфраструктуру, уряди і міжнародні

організації стикаються з важкими проблемами. Серед них наявність фізичних бар'єрів або перешкод, таких як недостатня або неадекватна транспортна інфраструктура, вузькі місця та відсутні транспортних шляхів, а також відсутність коштів для їх усунення. Вирішення цих проблем – завдання не з легких. Це вимагає дій з боку зацікавлених урядів, дій, координованих з іншими урядами на міжнародному рівні.

Історію європейської транспортної політики можна в цілому розділити на два основних періоди: перший охоплює період з 50-х до 80-х років, а другий з кінця 80-х років. На ранньому етапі транспортна політика в основному входила до компетенції держав-членів, і її еволюція відповідала національним пріоритетам. Як і в інших мережевих галузях, до 1980-х років транспортні оператори, як правило, перебували у державній власності, вони користувалися (місцевими, регіональними та національними) монополіями, і на їхню діяльність сильно впливала політика, орієнтована на державні послуги. Після 1980-х мережевим галузям кинули виклик неоліберальні ідеї конкуренції, технологічного прогресу (головним чином у секторі телекомунікацій) і, насамперед, Європейський Союз, який тим часом набув нових повноважень у питаннях інфраструктури загалом і транспорту зокрема. Після приблизно 30 років відносного паралічу європейських інституцій у питаннях інфраструктури Європейський Союз з середини 1980-х років намагався створити єдиний європейський ринок також у різних інфраструктурах, включаючи транспорт.

Однак, незважаючи на те, що транспортний сектор чітко зазначено в Римських договорах, пройшло майже три десятиліття, перш ніж цілі, узгоджені в 1957 році, були втілені в конкретні політичні заходи. Ця затримка була спричинена тривалим фундаментальним спором щодо того, чи слід спочатку лібералізувати сфери спільної політики в ЄС, тобто відкрити для інших учасників ринку в рамках єдиного ринку, чи гармонізувати, тобто привести у відповідність із загальною нормативною базою. Німеччина разом з іншими державами-членами постійно виступала за те, щоб почати з регулювання, щоб сприяти подальшій лібералізації. Зростання політичного тиску, спрямованого

на завершення внутрішнього ринку, у поєднанні з судовим процесом «за бездіяльність», поданим Європейським парламентом до Суду Європейського Союзу (СЈЕU), нарешті дало поштовх для формування активної транспортної політики щодо яким тоді було Європейське Співтовариство (ЄС). Рішення СЄС від 1985 року вимагало від Ради ЄС поширити свободу надання послуг, які вже реалізовані в інших сферах, також на транспортний сектор.

Рішучі заходи для цього не забарилися: у червні 1985 року глави держав і урядів, які зібралися в Мілані, оприлюднили свою Білу книгу «Завершення внутрішнього ринку», яка передбачала створення до 1992 року вільного ринку вантажних перевезень. У листопаді Рада міністрів транспорту ЄС наслідувала його приклад, заявивши, що з 1992 року будуть не тільки скасовані кількісні обмеження на транскордонні перевезення, але й інші спотворення конкуренції, такі як плата за проїзд або податки на автотранспорт, будуть узгоджені в майбутньому.

Формування спільної політики ЄС у сфері транспорту стало об'єктивним чинником регулювання транспортної інфраструктури, ґрунтуючись на нормативно – правових механізмах регулювання діяльності автотранспорту, регулювання різних форм транспортних перевезень. Регулювання діяльності транспорту Договором про функціонування Європейського Союзу визначено основою спільної політики ЄС [11].

Цим договором також визначено завдання спільної транспортної політики, основними з яких є: «формування єдиних правил та норм транспортних перевезень в межах ЄС, до його, з його території або транзитних перевезень по території країн – членів Євросоюзу; регулювання діяльності транспортних підприємств – нерезидентів на ринку транспортних послуг ЄС; підвищення безпеки транспортних перевезень» [11].

Транспорт також є важливою складовою європейської економіка. Сьогодні спільна транспортна політика є центральною опорою єдиного ринку в Європейському Союзі. Це дуже важливо для забезпечення вільного переміщення людей, послуг і товарів. Крім того, транспортний сектор вносить

значний внесок у економічне процвітання Союзу, на нього припадає близько 9 відсотків європейської валової доданої вартості понад 5% загальної зайнятості в загальній структурі зайнятості Європейського Союзу. Транспортні сполучення та мережі є також наріжним каменем європейської інтеграції. Прогресивна європейська інтеграція, зокрема через послідовні хвилі розширення призвели до істотного збільшення обсягів перевезень в останні роки. Ці події призвели до все більшого визнання негативної сторони масового використання транспорту в Європі, в т.ч. погіршення інфраструктури, нецільове використання землі, заторів, забруднення повітря та шуму, збільшується залежність від імпорту нафти, травми та смерті, а також значні обсяги викидів ПГ. Саме ці процеси і



зумовили розробку спільної транспортної політики Європейського Союзу та її активізацію в останні роки (рис. 1.5).

Рис. 1.5. Детермінанти формування спільної транспортної політики Європейського Союзу [58]

Держави-члени ЄК ООН мають багаторічний досвід і знання у розвитку узгоджених міжнародних транспортних мереж у Європі. Вони створили чотири

основні угоди про транспортні мережі, спрямовані на розвиток узгоджених мереж для автомобільного, залізничного, внутрішнього водного та комбінованого транспорту відповідно. Угоди ЄЕК ООН щодо транспортної мережі включають:

- Європейська угода про магістральні міжнародні транспортні артерії (AGR) , укладена в 1975 році;
- Європейська угода про магістральні міжнародні залізничні лінії (AGC) , укладена в 1985 році;
- Європейська угода про важливі міжнародні комбіновані транспортні лінії та пов'язані з ними установки (СЛКП) , укладена в 1991 році; і
- Європейська угода про головні внутрішні водні шляхи міжнародного значення (AGN) , укладена в 1996 році.

1. Європейська угода про магістральні міжнародні транспортні артерії (AGR) забезпечує державам-членам ЄЕК ООН міжнародно-правову базу для побудови та розвитку цілісної міжнародної мережі доріг з метою розвитку міжнародного автомобільного транспорту та перевезень у всьому регіоні ЄЕК ООН. AGR визначає мережу доріг E, що складається з артерій, що направляють основні потоки міжнародного дорожнього руху в Європі, і параметрів інфраструктури, яким ці артерії повинні відповідати. AGR постійно переглядається та оновлюється, коли це необхідно, щоб адаптувати його до нових політичних і транспортних подій, таких як потреба в нових дорогах у нових штатах або дороги, створені новими транспортними потоками. На початку 90-х років після падіння залізної завіси він зазнав серйозної редакції, щоб врахувати нові транспортні потоки Схід-Захід. Останніми роками він зазнав ще одну серйозну переробку, щоб також включити міжнародні дороги країн Кавказу та Центральної Азії. Держави, які стають Договірними Сторонами AGR, зобов'язуються виконувати його, включаючи будівництво або модернізацію доріг E на своїх територіях, в рамках своїх національних інвестиційних програм, хоча їм надається повна свобода щодо термінів завершення будівельних робіт.

2. Європейська угода про магістральні міжнародні залізничні лінії (AGC) так само забезпечує правову та технічну основу для розвитку цілісної міжнародної залізничної мережі в регіоні. AGC визначає залізничні лінії великого міжнародного значення, мережу залізниць E, і визначає параметри інфраструктури, яким вони повинні відповідати. Він визначає параметри інфраструктури для двох категорій ліній: вже існуючих і нових, які будуть побудовані. Останні знову поділяються на лінії для вантажно-пасажирських перевезень та інші лише для пасажирських перевезень. AGC також переглядається, коли це необхідно, щоб врахувати політичні та транспортні зміни в Європі. За останні роки він зазнав серйозного перегляду, щоб також включити міжнародні залізничні мережі країн Кавказу та Центральної Азії. Ставши Договірними Сторонами AGC, європейські держави беруть на себе зобов'язання щодо його впровадження, включаючи будівництво або модернізацію ліній E-rail на своїх територіях, у рамках своїх національних програм, але без будь-яких обмежень у часі.

3. Європейська угода про важливі міжнародні комбіновані транспортні лінії та супутні установки (СЛКП) забезпечує технічну та правову основу для розвитку ефективної міжнародної комбінованої автомобільної/залізничної транспортної інфраструктури та послуг. Комбінований автомобільний/залізничний транспорт включає перевезення контейнерів, змінних кузовів та цілих вантажних автомобілів на залізничних вагонах до та з спеціально обладнаних терміналів. AGTC визначає всі важливі європейські залізничні лінії, які використовуються для міжнародних комбінованих перевезень, визначає всі термінали, пункти пропуску через кордон, поромні сполучення та інші об'єкти, важливі для міжнародних комбінованих перевезень. Він також встановлює міжнародно прийнятні стандарти інфраструктури для цих ліній і пов'язаних з ними комбінованих транспортних установок, а також встановлює міжнародно прийнятні параметри роботи поїздів і комбінованих транспортних установок та обладнання. Європейські держави, які стають Договірними Сторонами СЛКП, зобов'язуються

здійснювати його впровадження, включаючи будівництво або модернізацію залізничних ліній та пов'язаних з ними комбінованих транспортних споруд на своїх територіях, у рамках своїх національних програм, але без будь-яких обмежень у часі. АГТС набув чинності 20 жовтня 1993 року.

4. Європейська угода про основні внутрішні водні шляхи міжнародного значення (AGN) встановлює міжнародно узгоджену європейську мережу внутрішніх водних шляхів і портів, а також єдину інфраструктуру та експлуатаційні параметри, яким вони повинні відповідати. Географічний охоплення мережі водних шляхів Е, що складається з судноплавних річок, каналів і прибережних шляхів, простягається від Атлантики до Уралу, з'єднуючи 37 країн і виходить за межі європейського регіону. Приєднуючись до АГН, уряди беруть на себе зобов'язання щодо розвитку та будівництва своїх внутрішніх водних шляхів і портів міжнародного значення відповідно до єдиних умов, узгоджених та в рамках своїх інвестиційних програм. АГН набув чинності 26 липня 1999 року.

Хоча в деяких країнах ЄС спостерігається хороший прогрес в транспортній сфері, особливо подальша лібералізації, покращення рівня безпеки пасажирів, транспортна політика не змогла досягти низки завдань, зокрема:

- Зсув у бік низьких викидів ПГ режими та усунення занепаду залізниці,
- Відокремлення зростання вантажного транспорту від економічного зростання,
- Забезпечення повної граничної вартості включаючи зовнішні ефекти,
- Достатнє фінансування інфраструктури та розвиток.

Зазначимо, що відсутність прогресивних зрушень у досягненні певних завдань пов'язане з небажанням держав-членів долучитися до практичного втілення стратегічних орієнтирів розвитку транспортної системи ЄС, фінансування транспортної інфраструктури, надання послуг, які поєднуються із досягненням цілей сталого розвитку.

З підписанням Маастрихтського договору в лютому 1992 року, окрім узгодженого відкриття ринків і створення загального транспортного ринку для всього ЄС, чи не вперше розглядалися питання безпеки транспорту, економічної та соціальної згуртованості, захисту навколишнього середовища розглядалися вперше. З тих пір ЄС було задекларованою метою постійно прагнути до інтеграції транспортної інфраструктури держав-членів з метою створення «Трансєвропейських мереж» (TEN). На рівні ЄС – Трансєвропейська мережа (TEN-T) (рис. 1.6) є основним інструментом, який стосується діяльності транспортної інфраструктури, протре і вона потребує змін через зростаючі поточні та майбутні виклики, процеси урбанізації, зміни клімату, зміна кон'юнктури світового ринку палива, відсутність фінансування автомобільних доріг.

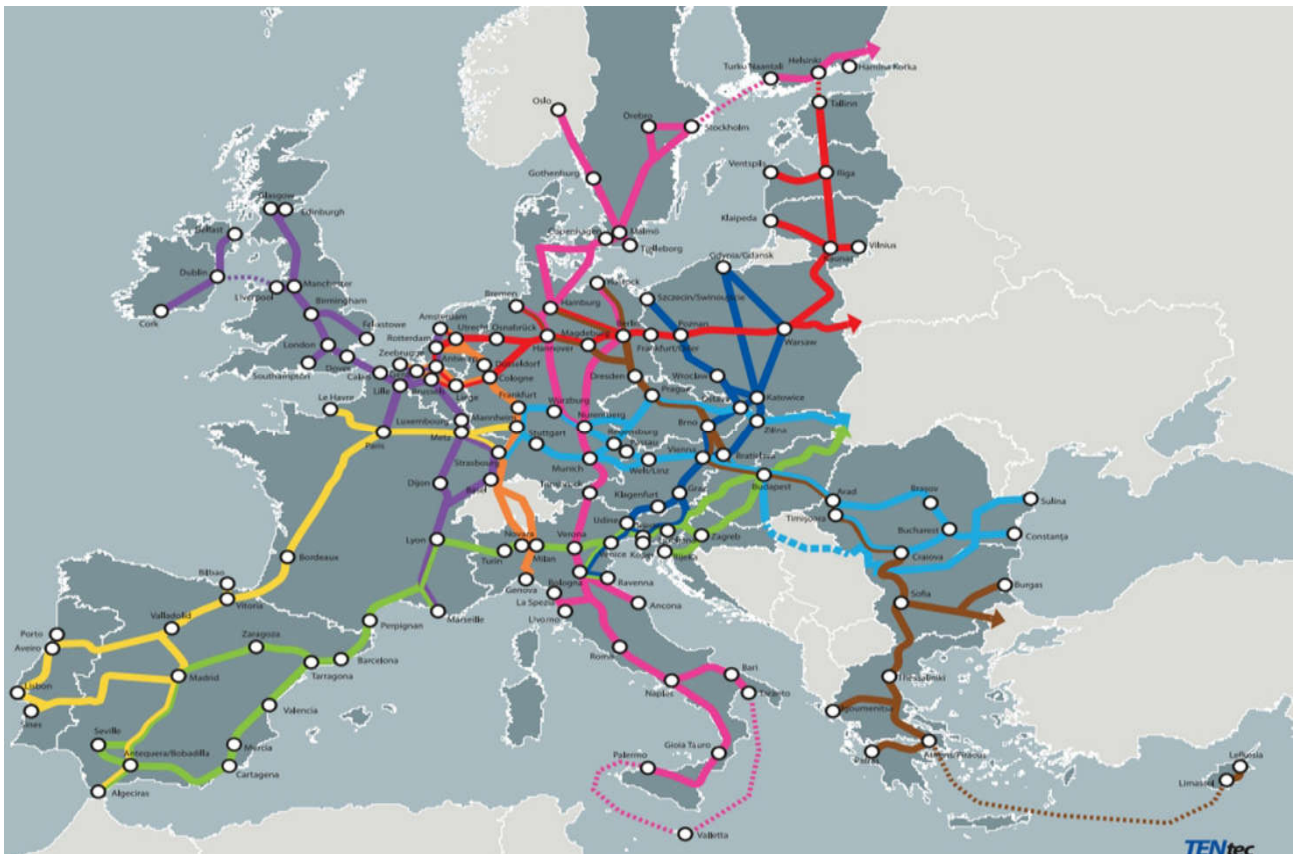


Рис. 1.6. Карта Транс'європейської транспортної мережі

Починаючи з 1990-х років і, зокрема, після розширення на схід у 2004 році, вантажні перевезення в ЄС зазнали різкого зростання, тоді як інші види

транспорту, такі як залізничний або внутрішнє судноплавство, стагнали. На цьому тлі концепція стійкої та «інтермодальної» мобільності стає все більш актуальною. Ключовим кроком у досягненні цієї мети є перенесення вантажних перевезень із автомобільного транспорту на залізничне, морське та внутрішнє судноплавство, а також підвищення сумісності між різними видами та системами транспорту. Це має на меті привести до більш збалансованого розподілу навантаження між різними видами транспорту, а також має забезпечити та покращити безпеку та стійкість.

Виклики, з якими стикається європейський транспортний сектор, вимагають комплексної перебудови. Наприклад, мета повної декарбонізації на транспорті може бути досягнута лише за допомогою мобільності з нульовими викидами. Поряд з політичними рішеннями, вирішальну роль відіграють інновації. Новий підхід до мобільності розглядає кліматичні дії та інновації як єдину одиницю, яка з самого початку підходить до транспорту та логістики з європейської точки зору. Окрім розробки нових невикопних синтетичних палив або розширення інфраструктури зарядки для електромобілів, це стосується, зокрема, цифрових технологій. Наприклад, фінансовий регламент «Механізм з'єднання Європи» відкриває шлях до процесу, який називається оптимізацією TEN: розширення ЄС— широкі мультимодальні коридори, що забезпечують швидке сполучення. Основні мережі планується завершити до 2030 року; бачення полягає в тому, щоб пасажери могли подорожувати, скажімо, з Гельсінкі на Мальту через Копенгаген і Мюнхен з одним квитком і якомога меншою кількістю пересадок. Це стане можливим насамперед завдяки розумному взаємодії між окремими видами транспорту, що підвищить їх ефективність і зменшить вплив на навколишнє середовище.

Висновки до розділу 1

В сучасних умовах важливим є розвиток інфраструктурних галузей, особливо тих, які забезпечують стійкість і динаміку економічного зростання. Транспортна інфраструктура виступає чинником, який визначає

конкурентоспроможність регіону та міста в країні та за її межами. В процесі дослідження обґрунтовано сутність транспортної інфраструктури, проаналізовано позиції вчених до визначення цього терміну та виокремлено критерії класифікації транспортної інфраструктури.

Стратегією розвитку транспортної системи є забезпечення інтегрованої, добре керованої, життєвої та стійкої транспортної інфраструктури, що відповідає національним та регіональним цілям у XXI столітті для того, щоб підготувати базу для подальшого покращення доступності, безпеки, надійності та економічної доцільності руху людей, товарів та послуг. Функціонування аналізованої системи забезпечує міжрегіональну інтеграцію та, відповідно, визначається сучасними соціально-економічними чинниками.

Проаналізовано причини формування Спільної транспортної політики ЄС та її розвитку. Підтверджено, що цей процес потребував багато часу та далі перебуває в процесі вдосконалення. Така пауза була зумовлена внутрішніми суперечностями між країнами щодо механізмів формування спільної транспортної політики, необхідністю гармонізації внутрішньої нормативно-правової бази. Однак, незважаючи на те, що транспортний сектор чітко зазначено в Римських договорах, пройшло майже три десятиліття, перш ніж цілі, узгоджені в 1957 році, були втілені в конкретні політичні заходи. Ця затримка була пов'язана з тривалим фундаментальним спором щодо того, чи слід спочатку лібералізувати сфери спільної політики в ЄС, тобто відкрити для інших учасників ринку в рамках єдиного ринку, або гармонізувати, тобто привести у відповідність із загальною нормативною базою. Німеччина разом з іншими державами-членами постійно виступала за те, щоб почати з регулювання, щоб сприяти подальшій лібералізації. Рішучі заходи для цього не забарилися: у червні 1985 року глави держав і урядів, що зібралися в Мілані, оприлюднили свою Білу книгу «Завершення внутрішнього ринку», яка передбачала створення до 1992 року вільного ринку вантажних перевезень. У листопаді Рада міністрів транспорту ЄС наслідувала його приклад, заявивши, що з 1992 року будуть не тільки скасовані кількісні обмеження на

транскордонні перевезення, але й інші спотворення конкуренції, такі як плата за проїзд або податки на автотранспорт, будуть узгоджені в майбутньому. Обґрунтовано важливість транспортної інфраструктури для Європейського Союзу.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

2.1. Механізми управління транспортною інфраструктурою регіону

Основу сучасної цивілізації становлять малі та великі міста, що розрослися в великі агломерації. Проблемою практично всіх великих міст та регіонів була і залишається транспортна інфраструктура.

У сучасній транспортній інфраструктурі України, яка динамічно розвивається, є актуальним вивченням проблем і перспектив реалізації моделей та методів управління, оскільки процес формування єдиної транспортної системи дуже складний і не відповідає сучасним параметрам розвитку всієї системи національного господарства.

Багато проблем у великих породжені породжені неефективністю організації транспорту. Справді, міський транспорт є індикатором загальних проблем розвинених суспільств, у тому числі протиріччя індивідуальних та суспільних інтересів, залежність від якості управління великими міськими та регіональними системами. Умови здійснення поїздок та транспортні витрати мають вплив на якість життя соціальних груп, тому транспортні системи слід планувати не тільки виходячи з критеріїв ефективності, але і з урахуванням соціальних факторів і міркувань справедливості.

Як було зазначено, особливо гостро проблеми розвитку та функціонування транспортних систем стоять у регіонах і великих містах. Їх можна розділити на об'єктивні та суб'єктивні. До об'єктивних проблем

функціонування транспортної інфраструктури міст відносяться такі, як зростання автомобілізації жителів міст, збільшення інтенсивності та масштабів використання індивідуального автомобільного транспорту, помітне зниження ефективності роботи та рентабельності міського пасажирського транспорту, а також диспропорція між рівнем автомобілізацію та темпи дорожнього будівництва.

Суб'єктивними проблемами функціонування транспортної інфраструктури міст є, насамперед, недосконалість системи організації та управління розвитком дорожньо-транспортного комплексу та недостатнє фінансування будівництва та ремонту дорожніх мереж, засобів транспорту та ремонтної бази. До недоліків суб'єктивного характеру можна також віднести недостатню законодавчу базу на місцевому та регіональному рівні у сфері управління транспортною системою міста та регіону, невирішеність майнових питань та питань розмежування прав власності та управління об'єктами транспортної інфраструктури.

Транспортна кластерна інфраструктура в умовах різко мінливої ринкової ситуації відчуває необхідність в інтеграції та адаптації техніко-технологічних та соціально-економічних елементів взаємодії виробничих та транспортних підприємств.

Існуючі нині проблеми в розвитку транспортної інфраструктури обумовлені інституційними чинниками і породжені ігноруванням проблемних питань державою. Аналіз інституційних проблем розвитку транспортної інфраструктури свідчать про відсутності системного підходу до державного управління транспортною галуззю. Інституційні проблеми проявляються у фрагментарності реформ транспортної інфраструктури, низька ефективність прийнятих стратегій та програмних документів, низький рівень гармонізації вітчизняного законодавства з законодавством ЄС, недостатньо розвинені механізми державно-приватного партнерства, низька комунікація суспільства та держави.

У сфері реалізації управління транспортною інфраструктурою

України провідну роль відіграє Міністерство інфраструктури України, пріоритетом діяльності якого є забезпечення відповідності національної транспортної інфраструктури світовим та європейським стандартам, «поступове зменшення ролі держави у роботі державних монополій; створення нормативно-правових умов акціонування бюджетоутворюючих компаній, децентралізація функцій Міністерства» [15].

Міністерству інфраструктури України підпорядковуються наступні служби та агентства [32]: «Державна авіаційна служба України; Державна служба України з безпеки на транспорті; Державне агентство автомобільних доріг; Державне агентство інфраструктурних проєктів України; Державна служба України з морського та річкового транспорту». Схвалена у 2018 р. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. [42] певною мірою визначає участь держави в управлінні транспортною інфраструктурою.

Процеси децентралізації суттєво вплинули на процеси управління на регіональному рівні. Тому рівень органів місцевого самоврядування є важливою складовою в системі державного регулювання транспортної інфраструктури. Разом з тим, «відносини, пов'язані з діяльністю транспорту та розвитком його інфраструктури, регулюються на різних рівнях державного управління великою кількістю нормотворчих документів» [8] (рис. 2.1.). Аналіз виняткової ролі галузі в забезпеченні економічного зростання України дозволило дійти висновку про доцільність формування індивідуалізованих теоретико-методологічних основ державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

Роль державного регулювання досить велика і життєво важлива для населення, переважно, у сфері соціально значимих послуг, яких належить та громадський транспорт. Транспортна політика розвинених країн нині спрямована на відродження громадського транспорту. Спроби віддати міський пасажирський транспорт у приватні руки ні в США, ні в країнах Європи не досягли успіху, у зв'язку з чим він стає об'єктом дедалі активнішого втручання

з боку держави. Необхідність державного впливу на цю сферу економіки у кого не викликає сумніву.

Слід зазначити, що останніми роками в Україні сталося помітне поліпшення діяльності багатьох видів транспорту. Але поки що не вдалося досягти визначених цілей реформування. Тому однією з основоположних завдань реалізації державної транспортної політики України є розширення обсягів пропозиції транспортних послуг. Розв'язання цього завдання бачиться в подальшому розвитку техніки, впровадженні нових перевізних технологій, покращення транспортної інфраструктури, і, звичайно, вдосконалення законодавства.

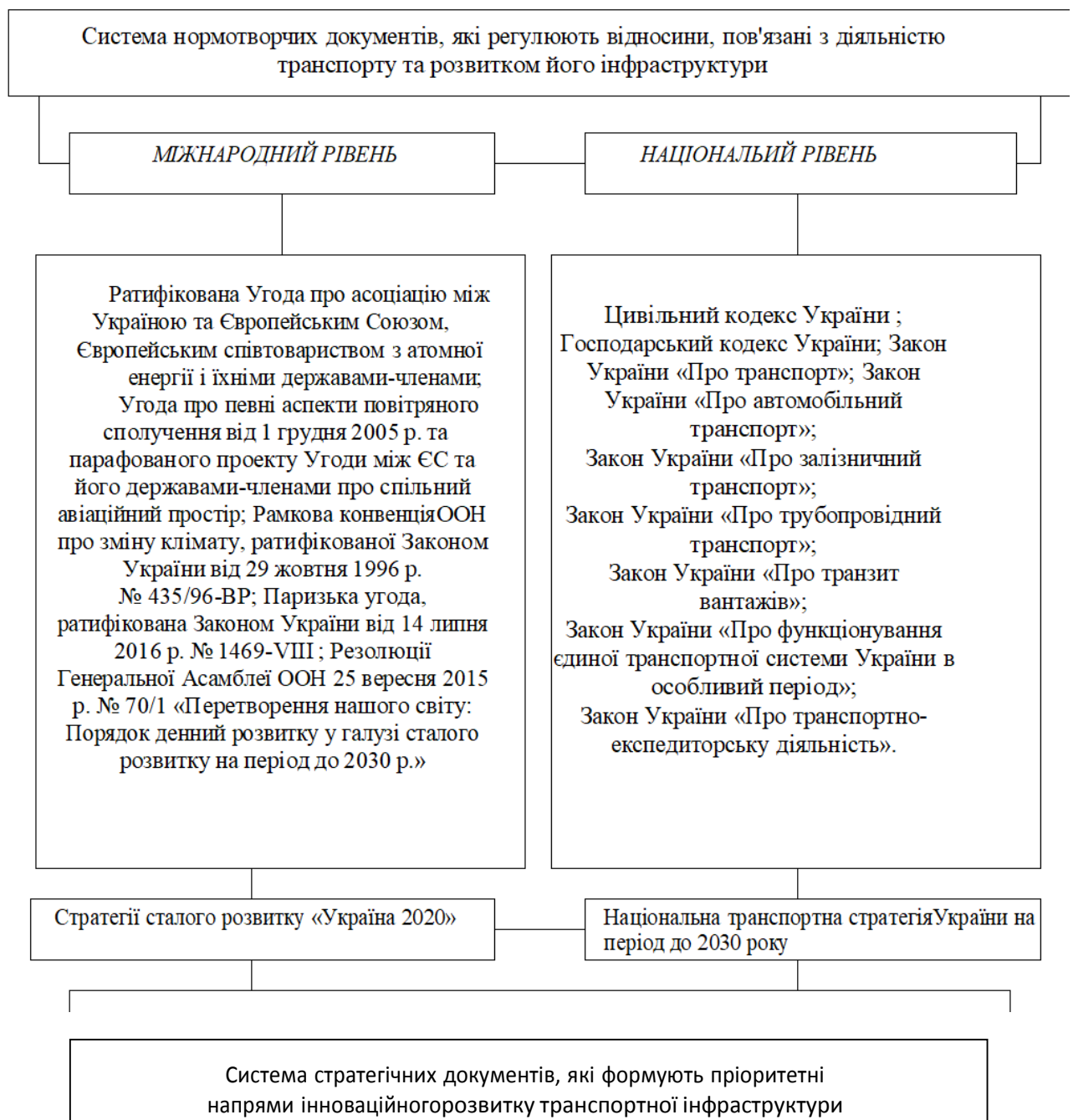


Рис. 2.1. Система нормотворчих і стратегічних документів, які регулюють відносини, пов'язані з діяльністю транспорту та розвитком його інфраструктури [7]

У сучасних умовах послуги переросли у велику складову способу життя населення. Однак, економічні та соціальні проблеми всякий ринок, у тому числі та транспортних послуг не в змозі вирішувати самостійно. Тому потреба держави у змісті та розвитку різних установ сервісу без науково-обґрунтованої державної економічної політики не може бути задоволена.

Необхідність державного регулювання діяльності підприємств, що займаються пасажирськими перевезеннями підтверджується цілою низкою причин. Основна частина їх проявляється в ознаках властивих сучасному періоду автомобілізація суспільства в цілому . Серед найважливіших можна виділити припинення діяльності спеціалізованих, державних та громадських формувань, що займаються питаннями забезпечення безпеки дорожнього руху; збільшення у сфері експлуатації частки підтриманих автомобілів та автобусів вітчизняного та іноземного виробництва; збільшення кількості водіїв, не мають достатніх навичок водіння; різке погіршення якості ремонтно-профілактичних робіт; розширення участі у пасажирських перевезеннях приватних автотранспортних підприємств та індивідуальних підприємців.

У наведеному переліку негативних ознак розширення автомобілізації не останнє місце займає розширення участі у перевезеннях приватних пасажирів автовласників, оскільки воно супроводжується збільшенням кількості дорожньо-транспортних подій. Темпи зростання дорожньо-транспортних пригод перевищують темпи збільшення кількості вантажних автомобілів та автобусів, перебувають у власності підприємців. Це пояснюється тим, що водії нерідко експлуатують технічно несправні автомобілі, які не пройшли технічний огляд, порушують правила дорожнього руху, а іноді й зовсім працюють без ліцензії на право перевезення пасажирів. Все вищезазначене вимагає того, щоб

основне навантаження щодо забезпечення безпеки дорожнього руху було покладено на державні органи управління.

Важливим напрямом державного регулювання сфери пасажирських перевезень є процесом ціноутворення на транспорті. Найчастіше великі автотранспортні підприємства, що займаються пасажирськими перевезеннями, є транспортними монополістами. Негативні наслідки їх діяльності на ринку можуть бути зведені до мінімуму тільки шляхом збереження за державою функцій контролю за рівнем цін та якістю обслуговування пасажирів. Державний контроль має бути спрямований насамперед на обмеження необґрунтованого зростання вартості транспортних послуг. Тарифи на перевезення пасажирів на автомобільному транспорті тісно пов'язані з цінами, які у економіці. Зміна цін на паливно-енергетичні ресурси, неминуче призводять до зростання рівня цін на автомобільні перевезення. В свою чергу, підвищення тарифів негативно позначається на споживачах послуг, що викликає соціальне напруження у суспільстві. Особливістю тарифів на проїзд автобусами міського сполучення є те, що вони практично у всіх регіонах України не покривають поточні витрати, які несуть пасажирські автоперевізники. Запроваджуючи регульовані тарифи на проїзд у міських автобусах, органи місцевого самоврядування, керуються головним чином соціальними потребами споживачів транспортних послуг, а чи не комерційними інтересами перевізників. Усі збитки від існування нерентабельних соціальних маршрутів відшкодовуються дотаціями з місцевого бюджету. Відшкодування витрат від перевезення пільгових категорій пасажирів здійснюється державними органами за залишковим принципом. За словами фахівців, фінансово-економічний стан автотранспортних підприємств знаходиться на низький рівень. Практика функціонування системи пасажирських перевезень в Україні та за кордоном показує, що на сучасному етапі тарифи на проїзд у міському транспорті мають будуватися на єдиній основі з урахуванням дотацій із бюджетів різних рівнів. Проте нинішній стан місцевих бюджетів робить вирішення фінансових питань одного з найважчих

завдань. В автомобільних пасажирських перевезеннях задіяна велика кількість підприємств, і навіть індивідуальних підприємців.

Нормальна робота автотранспортних підприємств у умовах щільної конкуренції потребує розроблення відповідних правил, інструкцій, положень, якими повинні керуватися усі учасники транспортного процесу та інші суб'єкти ринкових відносин. Очевидно, що подібні функції має взяти держава. В даний час функціонування суб'єктів малого бізнесу у сфері пасажирських перевезень у нашій країні супроводжується певними складнощами, які викликають необхідність створення державою сприятливих умов становлення та розвитку підприємств малих форм власності.

Автомобільний транспорт в цілому не може чітко виконувати свої функції щодо перевезення пасажирів за відсутності відповідних норм автомобільних доріг, мостів, розв'язок, стоянок та інших об'єктів інфраструктури, створення яких потребує величезних витрат. Фінансування будівництва такого роду споруд, рішення відведення землі під транспортні системи без участі державних органів та органів місцевого самоврядування практично неможливо.

Вирішення проблеми фінансування дорожнього господарства може бути знайдено у відновленні дорожніх фондів, в яких акумулюватимуться кошти на будівництво та реконструкцію доріг.

Удосконалення кадрового потенціалу сфери транспортних послуг у нинішніх умовах господарювання стає значним напрямком державного управління. Підвищення рівня професійної підготовки та кваліфікації водіїв та працівників автотранспортних підприємств, здатних трудитися в умовах ринку, навчання управлінського персоналу є першочерговими потребами кадрового забезпечення сфери пасажирських перевезень.

Особливу увагу слід приділити питанню соціальної захищеності працівників автомобільного транспорту, що має важливий вплив на стійкість роботи сфери транспортних послуг. Органи публічного управління спільно з

галузевим міністерством здатні створити систему державної підтримки працівників підприємств пасажирського автомобільного транспорту.

Все вище перераховане призводить до висновку про те, що державне регулювання сфери транспортних послуг є об'єктивною необхідністю в умовах ринкових відносин. Однак вирішення зазначених вище питань сьогодні супроводжується низкою проблем, ключовою з яких є недосконалість нормативно-правової бази.

Місцеві органи самоврядування наділені відповідальністю за організацію пасажирських перевезень. Все ж у низці регіонів України відсутній належний технічний та фінансовий контроль над діяльністю приватних перевізників. Контроль за діяльністю пасажирських автопідприємств та координація їх роботи залишаються слабкими.

Слід зазначити, що за очевидної необхідності державного контролю діяльності суб'єктів транспортного ринку, цього питання у законодавстві приділяється недостатньо уваги. Здійснення цієї функції у сфері пасажирських автоперевезень бачиться насамперед в отриманні даних про обсяги пасажиропотоків на маршрутах. Ця інформація здатна дати чітку картину і про рівні доходів того чи іншого перевізника, та про відповідність руху автобуса затвердженим розкладом, та про виконання міського замовлення за обсягом перевезень (якщо йдеться про державне або муніципальне підприємство), і про доцільність існування маршруту та інші важливі дані.

2.2. Моніторинг розвитку транспортної інфраструктури у Львівській області та м. Львові

Управління розвитком транспортної інфраструктури регіону та міста значною мірою залежить від місцевої влади провести реформування транспортної галузі у відповідності до загальнодержавної політики та визначеної національної стратегії. Таким чином, управління транспортною інфраструктурою регіону охоплює дві складові: розвиток транспорту в межах

міст та в межах регіону, адже на кожному з цих рівнів виникають відмінні інтереси груп населення у напрямках переміщення, періодичності поїздок, задоволенням якістю перевезень.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року також піднімається питання впровадження реформ транспортної інфраструктури на рівні регіонів та міста, зокрема, «розширення доступу до транспортних послуг і підвищення мобільності населення, що передбачає поліпшення сполучення між регіонами та в містах країни, зокрема для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення» [34]. Актуальним залишається розвиток авіаційної інфраструктури в регіонах та інноваційне оновлення пасажирського транспорту, впровадження екологічних видів транспорту, удосконалення якості надання транспортних послуг.

Зважаючи на географічне положення регіону, його місце у транспортній інфраструктурі країни, кожна область має своє локальні та регіональні пріоритети. Львівська область є прикордонним регіоном, який має тісну транскордонну співпрацю, яка й визначає специфіку діяльності транспортної інфраструктури.

Інституційно на рівні області питаннями розвитку транспорту займається Управління транспорту та зв'язку Львівської ОДА, який підпорядковується голові ОДА та визначає стратегічні пріоритети залізничного, автомобільного та повітряного транспорту, зв'язку, та Департамент дорожнього господарства, завдання якого полягає у реалізації державної політики у сфері дорожнього господарства на території області.

Львівська область – західна область України, яка географічно є прикордонним регіоном, адже на заході межує з Польщею. Волинська і Рівненська області є її сусідами на півночі і північному сході, на сході і південному сході вона межує з Тернопільською й Івано-Франківською областями, Закарпатська область південним сусідом. Львівська область має вигідне географічне положення для розвитку зовнішньоекономічних зав'язків, адже є має добре розвинену транспортну інфраструктуру.

Відстань від Львова до Києва автомобільним сполученням становить 535 км, залізничним сполученням – 575 км; до столиць найближчих європейських країн: Варшави відстань – понад 380 км, Будапешта близько 580 км, Відня близько 800 км, до Праги – близько 870 км. На території області утворено 1928 населених пунктів, з них – 78 міських (табл. 2.1). Позитивним для регіону, особливо що підвищує його туристичну привабливість, є наявність міжнародного аеропорту «Львів» імені Данила Галицького, який має вигідне розташування та має значення міжнародного класу 4 «Д».

Таблиця 2.1

Число адміністративно-територіальних одиниць Львівської області*

районів	-	7	районних рад	-	7	
міста	-	44	міських рад територіальних громад	-	39	
районів у містах		6	районних рад у містах			
селищ міського типу	-	34	селищних рад територіальних громад	-	16	
міських територіальних громад	-	39	сільських рад територіальних громад	-	18	
селищних територіальних громад		16				
сільських територіальних громад	-	18				
населених пунктів - 1928						
в тому числі: міських - 78, сільських - 1850						

*складено автором

Область має добре розвинені транспортні коридори, які поєднані з міжнародними європейськими магістралями, що визначає його стратегічне позиціонування. Територією області проходять часини шляхів сполучення – коридор 3 – Краківець-Львів-Рівне-Житомир-Київ (транспортні потоки з Центральної Європи) та коридор 5 – Чоп/Ужгород-Стрий-Львів (потоки з Південної Європи) (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Міжнародні транспортні коридори

Для області характерним є високий розвиток мережі автомобільних доріг, які забезпечують переміщення вантажо- та пасажиропотоків в межах регіону, але нерозвинене залізничне сполучення між районами області (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Відстань від районних центрів до найближчої залізничної станції і до обласного центру (м. Львова) *

Найменування району	Найменування районного центру	Найменування найближчої залізничної станції	Віддаль до найближчої залізничної станції в км	Віддаль до обласного центру шосейними шляхами в км
Дрогобицький	м Дрогобич	Дрогобич	-	86
Золочівський	м Золочів	Золочів	-	66
Львівський	м Львів	Львів	-	-
Самбірський	м Самбір	Самбір	-	76
Стрийський	м Стрий	Стрий	-	72
Червоноградський	м Червоноград	Червоноград	-	70
Яворівський	м Яворів	Яворів	-	53

*складено автором

Існує проблема розвитку транспортної інфраструктури у гірських районах та ринку послуг з перевезення пасажирів. Окремі ділянки дороги, особливо у сільській місцевості, потребують забезпечення інформаційно-комунікаційною інфраструктурою, прикордонна залізнична мережа не відповідає вимогам, поганою є транспортне сполучення з туристичними центрами, міжнародні автомобільні пункти не завжди відповідають потребам за пропускною спроможністю. Після обмежуючих заходів через введення карантину в Україні у 2020 р. спостерігається зростання пасажиропотоку в Львівській області (табл. 2.3), а щодо вантажообігу, то не вдалося покращити ситуацію, яка демонструє значне падіння в останні роки. Науковці зазначають, що «динаміка показників розвитку пасажирських перевезень показують, що вони повністю залежать від соціальних процесів, які відбуваються в державі, і мають циклічний характер» [1].

Таблиця 2.3

Перевезення вантажів за видами транспорту у Львівській області *

	Перевезено вантажів, тис. т				Вантажообіг, млн ткм			
	Усього	залізнич- ний	автомо- більний	авіа.	Усього	залізнич- ний	автомо- більний	авіа.
2010	23283.0	3826.5	19456.5	-	10054.7	6176.7	3878.0	-
2011	25697.2	3520.9	22176.3	-	10462.7	6882.5	3580.2	-
2012	26507.1	3074.4	23432.7	-	10720.7	6522.1	4198.6	-
2013	24585.8	3223.7	21362.1	-	10518.7	6150.8	4367.9	-
2014	24456.5	3551.0	20905.5	-	11007.4	6443.0	4564.4	-
2015	24422.2	3840.9	20581.3	-	11203.3	6858.5	4344.8	-
2016	25152.5	3641.3	21511.2	-	11381.4	6870.3	4511.1	-
2017	27223.1	4005.2	23217.9	-	11800.1	7196.0	4604.1	-
2018	29599.3	3850.4	25748.9	-	12567.3	7249.7	5317.6	-
2019	27761.7	3371.5	24390.2	-	11372.9	6222.8	5150.1	-
2020	28449.4	3411.4	25038.0	-	10821.1	5693.4	5127.7	-

*складено автором

В структурі пасажирських перевезень у Львівській області переважає автомобільний транспорт, послугами якого скористалися 53% пасажирів у 2019 р. (рис. 2.3), що обумовлене географічним розташуванням регіону.



Рис. 2.3. Структура пасажиропотоків у Львівській області, 2019 р.*

*складено автором

Аналіз розвитку транспортної галузі Львівської області у 2020 р. продемонстрував наступні тенденції: регіон посів 4 місце в Україні за обсягом вантажообороту автомобільним транспортом та 6 місце за обсягом пасажирообороту автомобільним транспортом (рис. 2.4). Проте потребує реформування та модернізації громадський транспорт, особливо в містах регіону за межами Львова. В області курсують, здебільшого, старі маршрутні автобуси.

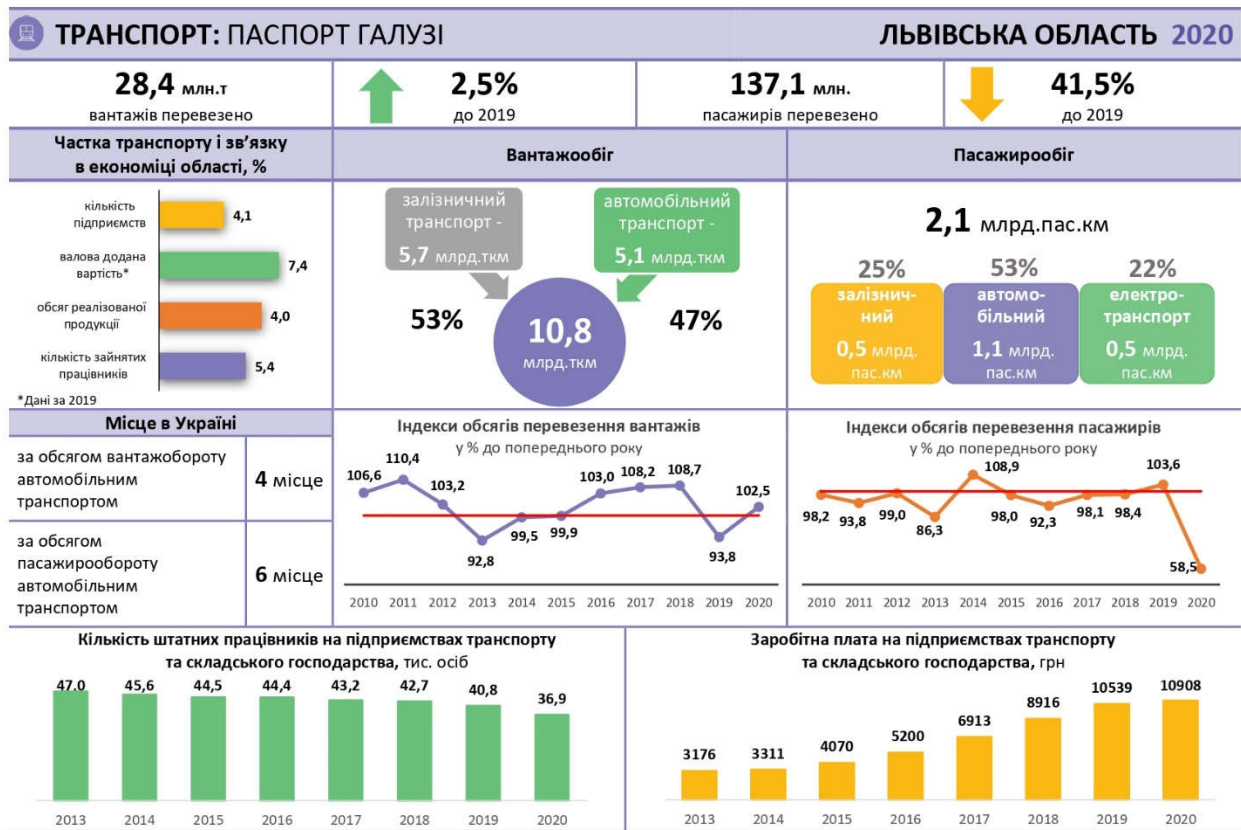


Рис. 2.4. Тенденції розвитку транспортної галузі Львівської області у 2020 р. *

*складено автором

У місті Львові в структурі Львівської міської ради створено Департамент міської мобільності та вуличної інфраструктури, в якому функціонує Управління транспорту, яке, відповідно до функціональних обов'язків, забезпечує реалізацію політики ради в сфері міського пасажирського транспорту, паркування транспортних засобів, організації дорожнього руху в місті.

На даному етапі розвитку Львів активно забудовується, відповідно зростає чисельність населення, навантаження на транспортну інфраструктуру. Існуюча транспортна інфраструктура не витримує навантаження, тому все частіше в пошуку напрямків реформування піднімаються питання розвитку велоінфраструктури, зменшення транспортного навантаження на цент міста, забезпечити належне паркування. Аналізуючи основні виклики для розвитку транспортної інфраструктури м. Львова, дослідники виділяють:

«невідповідність транспортних технологій сучасним вимогам; невідповідність транспортної інфраструктури пасажиро- і вантажопотоку; невиконання співвідношення «ціна – якість», що знижує попит на послуги певного виду транспорту; оновлення основних фондів транспортних підприємств недостатнім темпом, а іноді повна відсутність виконання» [20]. Разом з тим, серед викликів слід виокремити зростання екологічних збитків від розвитку транспортної інфраструктури, недостатня безпека руху та охорони праці.

2.3. Оцінка реформування транспортної інфраструктури м. Львова

Модернізація транспортної інфраструктури міста є тим чинником, який зможе не лише підвищити ступінь задоволення населення транспортними послугами. Будь які реформи транспортної інфраструктури – це розвиток економіки регіону і міста. За експертними оцінками, вкладення коштів у транспортну інфраструктуру мультиплікативний ефект становить 8-10%. Тобто кожна грошова одиниця вкладення приносить від 8 до 10 одиниць прибутку. Там, де розвивається інфраструктура, розвивається економіка загалом. Цю закономірність наочно демонструють розвинені країни, які досягли успіху та побудували транспортну інфраструктуру на інноваційній основі. До того ж, фінансові вкладення в інфраструктуру є ефективною антиінфляційною мірою, бо сприяють активному зростанню ринку споживчих послуг.

При організації перевезень в межах міста основну участь приймають Львівське комунальне АТП №1 та Концерн «Екеопастрас», які покривають основну частину маршрутів (рис. 2.5)

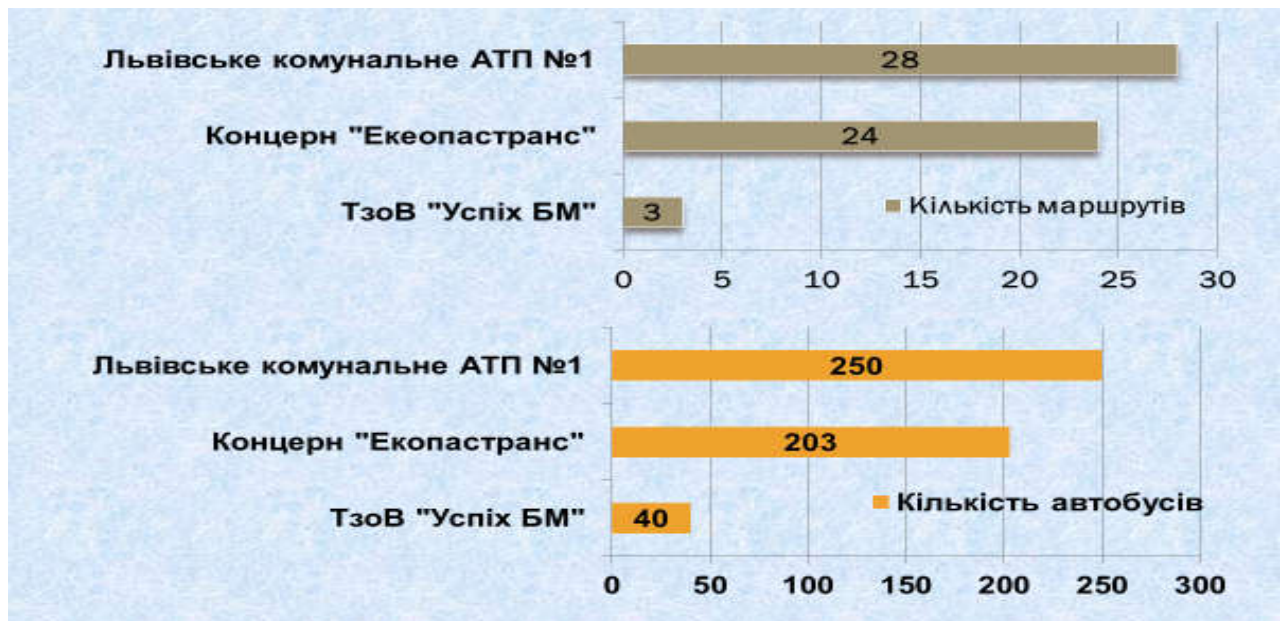


Рис. 2.5. Структура основних перевізників на ринку маршрутних перевезень у м. Львів *

*складено автором

Концерн «Екопастрас» утворений в 2020 році і об'єднує трьох перевізників – ПАТ «Львівське АТП-14630», ТЗОВ «Міра і К» та ТЗОВ «Фіакр-Львів». ПАТ «Львівське АТП-14630» здійснює перевезення населення м. Львова, ближнього приміста і міжнародні перевезення, забезпечуючи пасажирські перевезення на 31 маршруті, в т.ч. 9 міських маршрутах, 12 приміських, 15 міжміських і 2 міжнародних. ТЗОВ «Фіакр-Львів» та ТЗОВ «Міра і К» здійснюють перевезення населення м. Львова та ближнього приміста. ТЗОВ «Фіакр-Львів» обслуговує вісім міських маршрутів, на яких працює 73 автобусів. ТЗОВ «Міра і К» має сім міських маршрутів, на яких перевезення пасажирів забезпечують 59 автобусів (рис. 2.6). Підприємство структурно сформоване, має власну інфраструктуру необхідну для обслуговування наявного парку автомобілів. Для організації технічного обслуговування та ремонту компанія використовує виробничі площі біля 1000 кв.м.

ПАСАЖИРОПОТІК НА МІСЬКИХ МАРШРУТАХ ПРОТЯГОМ 2019-2020 РОКІВ (тис. чол.)		
	2019 рік	2020 рік
Концерн "Екопастранс"	20 117	10 901

ПАСАЖИРОПОТІК ПІЛЬГОВИХ КАТЕГОРІЙ ПАСАЖИРІВ НА МІСЬКИХ МАРШРУТАХ ПРОТЯГОМ 2019-2020 РОКІВ (тис. чол.)		
	2019 рік	2020 рік
Концерн "Екопастранс"	7 465	3 733

ВІДШКОДОВАНО ПРОЇЗД ПІЛЬГОВИХ КАТЕГОРІЙ ПАСАЖИРІВ НА МІСЬКИХ МАРШРУТАХ ПРОТЯГОМ 2019- 2020 РОКІВ (тис. грн.)		
	2019 рік	2020 рік
Концерн "Екопастранс"	25 137	21 705

Рис. 2.6. Показники діяльності концерну «Екопастранс»

*складено автором

Технічна служба налічує 63 працівників, в структуру ремонтної майстерні входять дільниці поточного ремонту, моторно-агрегатної дільниці та дільниці ремонту кузовів та зварки. Для організації технічного обслуговування та ремонту компанія використовує виробничі площі біля 1000 кв.м. Технічна служба налічує 63 працівників. Враховуючи структуру концерну, відповідно формується і вартість проїзду (рис. 2.7).

РОЗРАХУНКОВА ВАРТІСТЬ ПРОЇЗДУ БЕЗ ВРАХУВАННЯ КОМПЕНСАЦІЇ ПІЛЬГОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗІ СТОРОНИ МІСЬКОЇ ВЛАДИ	
ПАТ "Львівське АТП-14630"	24,63
ТзОВ "Міра і К"	23,64
ТзОВ "Фіакр-Львів"	24,54

РОЗРАХУНКОВА ВАРТІСТЬ ПРОЇЗДУ У ВИПАДКУ 100% ВІДШКОДУВАННЯ ПІЛЬГОВОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ	
ПАТ "Львівське АТП-14630"	15,49
ТзОВ "Міра і К"	14,87
ТзОВ "Фіакр-Львів"	15,44

Рис. 2.7. Розрахункова вартість проїзду в громадському транспорті*

*складено автором

У зв'язку зі створенням Львівської ОТГ підприємством було укладено договори на перевезення на маршрутах №58 та №59, які сполучують м. Львів

та с. Зарудці та с. Завадів (рис. 2.8). Оскільки вищеназвані маршрути пролягають через приміську зону без можливості підсадки пасажирів, перевезення на цих маршрутах є вкрай збитковим

РОЗРАХУНКОВА ВАРТІСТЬ ПРОЇЗДУ БЕЗ ВРАХУВАННЯ КОМПЕНСАЦІЇ ПІЛЬГОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗІ СТОРОНИ МІСЬКОЇ ВЛАДИ	
МАРШРУТИ №58 (Завадів), №59 (Зарудці)	31,14
РОЗРАХУНКОВА ВАРТІСТЬ ПРОЇЗДУ У ВИПАДКУ 100% ВІДШКОДУВАННЯ ПІЛЬГОВОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ	
МАРШРУТИ №58 (Завадів), №59 (Зарудці)	19,59

Рис. 2.8. Розрахункова вартість проїзду при запровадженні нових маршрутів*

*складено автором

Львівське комунальне підприємство «Львівелектротранс» – одне з найстаріших підприємств міського електротранспорту, яке забезпечує трамвайні та тролейбусні перевезення. Карантинні обмеження у 2020 р. суттєво вплинули на показники діяльності підприємства (рис. 2.9). ЛКП «Львівелектротранс» використовує 9 тролейбусних маршрутів загальною протяжністю більше 110 км на яких працюють 72 одиниці тролейбусів (серед яких 48 одиниць старої техніки, 14 одиниць – відносно нові, 10 одиниць – нові) та 126 одиниць трамваїв (з них 98 одиниць старі). На балансі підприємства стоїть 1 електробус. За розрахунками, враховуючи виклики пандемії КОВІД19, основними зобов'язаннями для виходу із кризового стану можуть бути:

- Оптимізація підприємства до 1200 працівників (- 80 працівників, +10 млн. грн./рік);
- Впровадити економічно обґрунтований тариф за евакуацію ТЗ (+ 4 млн. грн./рік);
- Виробництво опор та спец частин контактної мережі (+ 4 млн. грн./рік), виробництво запасних частин для трамваїв та тролейбусів (+ 5 млн. грн./рік);

- Пріоритет руху та виділені смуги ГТ (+ 6 млн. грн./рік);



Рис. 2. 9. Причини збитковості ЛКП «Львівелектротранс» та заходи оптимізації діяльності*

*складено за матеріалами Львівської міської ради

- До кінця 2023 року відновити роботу всіх фідерних ліній;
- До кінця 2022 року відновити та випустити на лінію весь існуючий рухомий склад;
- До 2023 року завершити реконструкцію трамвайного депо,
- До 2023 року розпочати реконструкцію тролейбусного депо,
- До 2023 року завершити закупівлю 10 нових трамваїв,
- До 2023 року провести закупівлю 100 тролейбусів з автономним ходом,
- провести закупівлю 50 електробусів, провести модернізацію 25 трамваїв КТ4СУ;

- До 2024 року провести реконструкцію контактної мережі вул. Зелена, вул. Тролейбусна, Кульпарківська, Стрийська
- Випуск - до кінця 2021 року – 160 од. Інтервал – 6-8 хв.;
 - до кінця 2022 року – 175 од. Інтервал – 5-7 хв.;
 - до кінця 2023 року – 190 од. Інтервал – 5-6 хв.;
 - до кінця 2024 року – 250 од. Інтервал – 4-5 хв.

Таблиця 2.4

Розміри фінансування ЛКП «Львівелектротранс» *

Призначення		2021 грв.)	(млн. грв.)	2022 грв.)	(млн. грв.)	2023 грв.)	(млн. грв.)
Операційна діяльність		8,0		-		-	
Інфра- структура в т. ч.:	- Капітальний ремонт РС	24,0	15,0	45,0	20,0	45,0	20,0
	- Ремонт контактної мережі		1,0		5,0		5,0
	- Відновлення фідерних ліній		1,8		10,0		10,0
	- Ремонт аварійних ділянок колії		4,57		15,0		15,0
Співфінансування міста (в т. ч. ПДВ)		10,5		241,0		219,0	
Виплата запозичень		63,0		162,5		159,3	
РАЗОМ		105,5		448,5		423,3	

*складено автором

Основними принципами, які мають стати визначальними у стратегії міста для покращення для перевезень є :

1. Оплата транспортної роботи
2. Оптимізація транспортної мережі (рис. 2.10), що передбачатиме зменшення частки маршруток, натомість зростання частки комунальних перевізників; оновлення транспорту, закупівля рухомого складу напряму через тендери, купівля в кредит через тендери, купівля вживаного рухомого складу через партнерські стосунки із містами, які активно оновлюють свій рухомий склад (Прага, Цюрих, Берлін), закупівля у фінансовий лізинг.

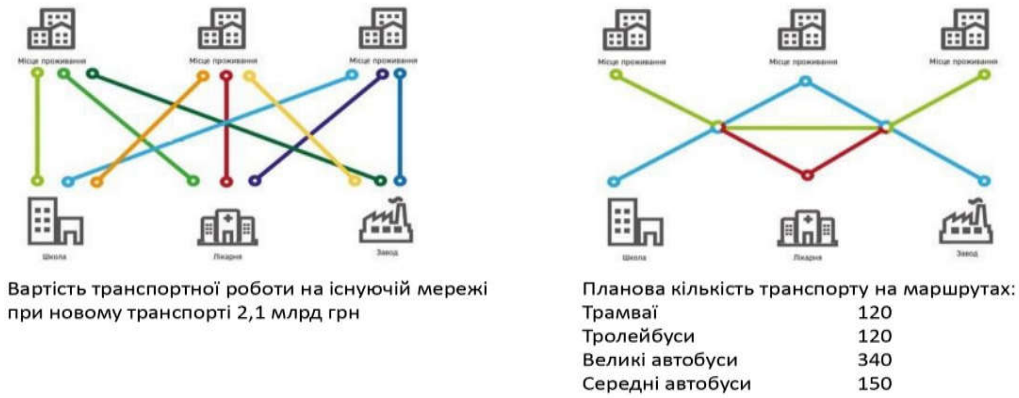


Рис. 2.10. Напрямки оптимізації транспортної мережі у м. Львів

3. Електронний квиток. «Львів був одним з перших міст в Україні, яке оголосило про запровадження автоматизованої системи оплати проїзду. У 2012р. у місті пройшла транспортна реформа: змінились автобусні маршрути, їх було розділено на хордові та радіальні, і все це провалилося через кілька місяців. У 2015 р. місто підписало меморандум з Європейським банком реконструкції та розвитку» [46]. Остаточного використання електронного квитка відбудеться з 13 січня 2022 р. (рис. 2.11).

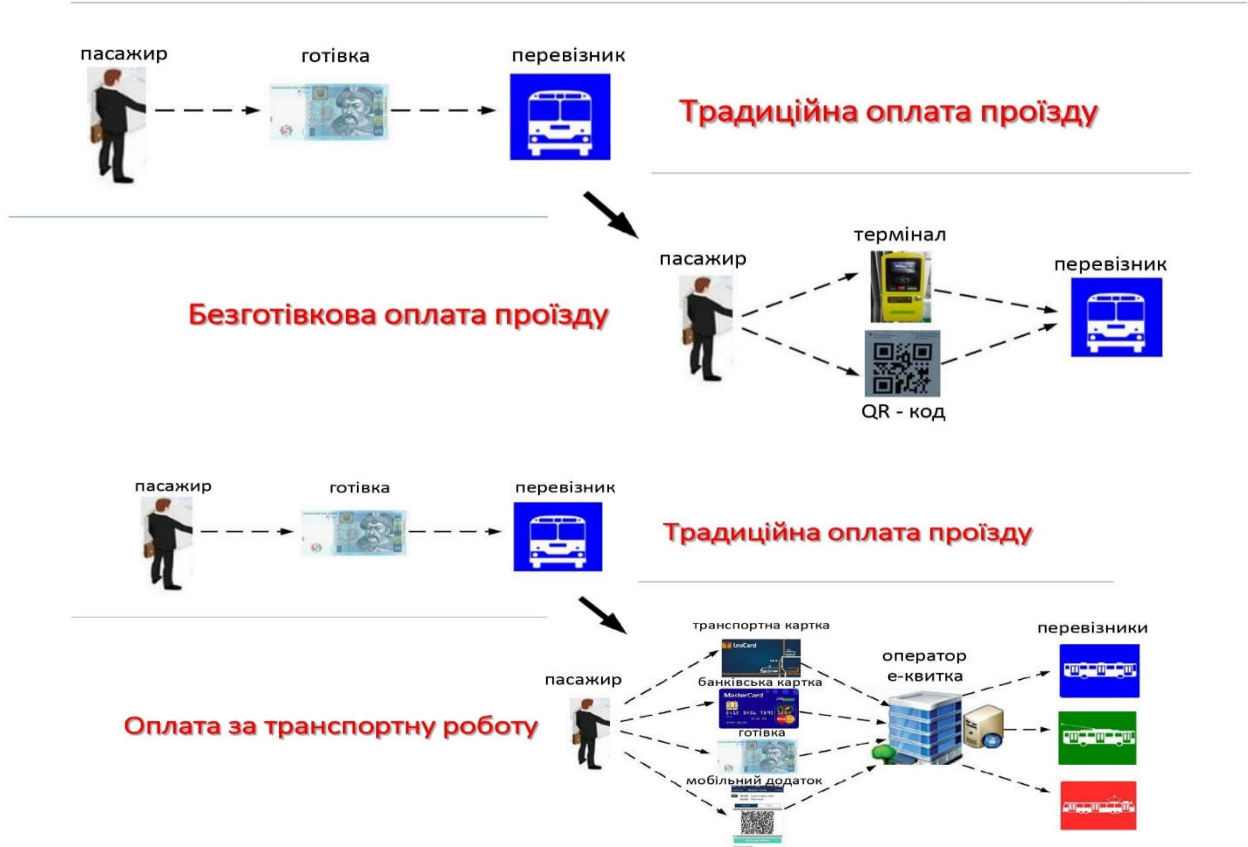


Рис. 2.11. Механізм використання електронного квитка у м. Львів

4. Пріоритезація руху громадського транспорту. Пріоритезація громадського транспорту – це виділені смуги, це спеціальне світлофорне регулювання для того, щоб громадський транспорт їздив швидше у пікові години, ніж індивідуальний автомобільний транспорт (рис. 2.12).

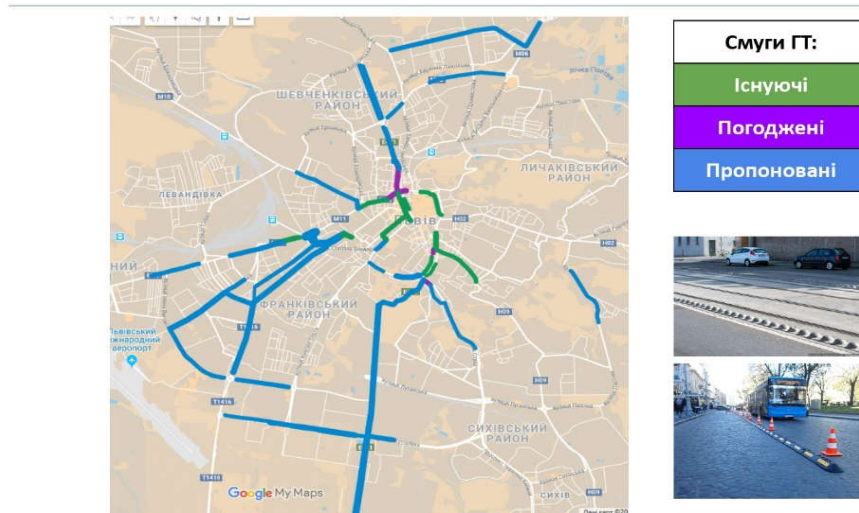


Рис. 2.12. Пріоритезація громадського транспорту м. Львова

5. Екологізація. Щодо розвитку екологічного транспорту, то влада Львова ставить ставку на зростання частки муніципального транспорту, а також на зростання його екологічності та комфортності. Для цього закуповуються трамваї та тролейбуси, автобуси із сучасними двигунами.

Для Львова важливим залишається питання паркування автомобілів, вирішення якого залежить не тільки від місцевої влади. Відповідно до Рішення № 514 від 14.06.2019 Львівської міської ради «Про затвердження Концепції розвитку громадського транспорту та паркування приватного транспорту у м. Львові» [46], розроблено Концепцію розвитку громадського транспорту та паркування приватного транспорту у м. Львові. Як проблеми паркування визначено: «недосконалість Правил дорожнього руху, законодавчі обмеження роботи евакуаторів, особливості історичної забудови Львова та високий рівень урбанізації міста, розташування об'єктів притягання у центральній частині міста, недостатній рівень свідомості багатьох водіїв» [46]. Тому серед першочергових заходів визначено збільшення зон паркування (рис. 2.13).

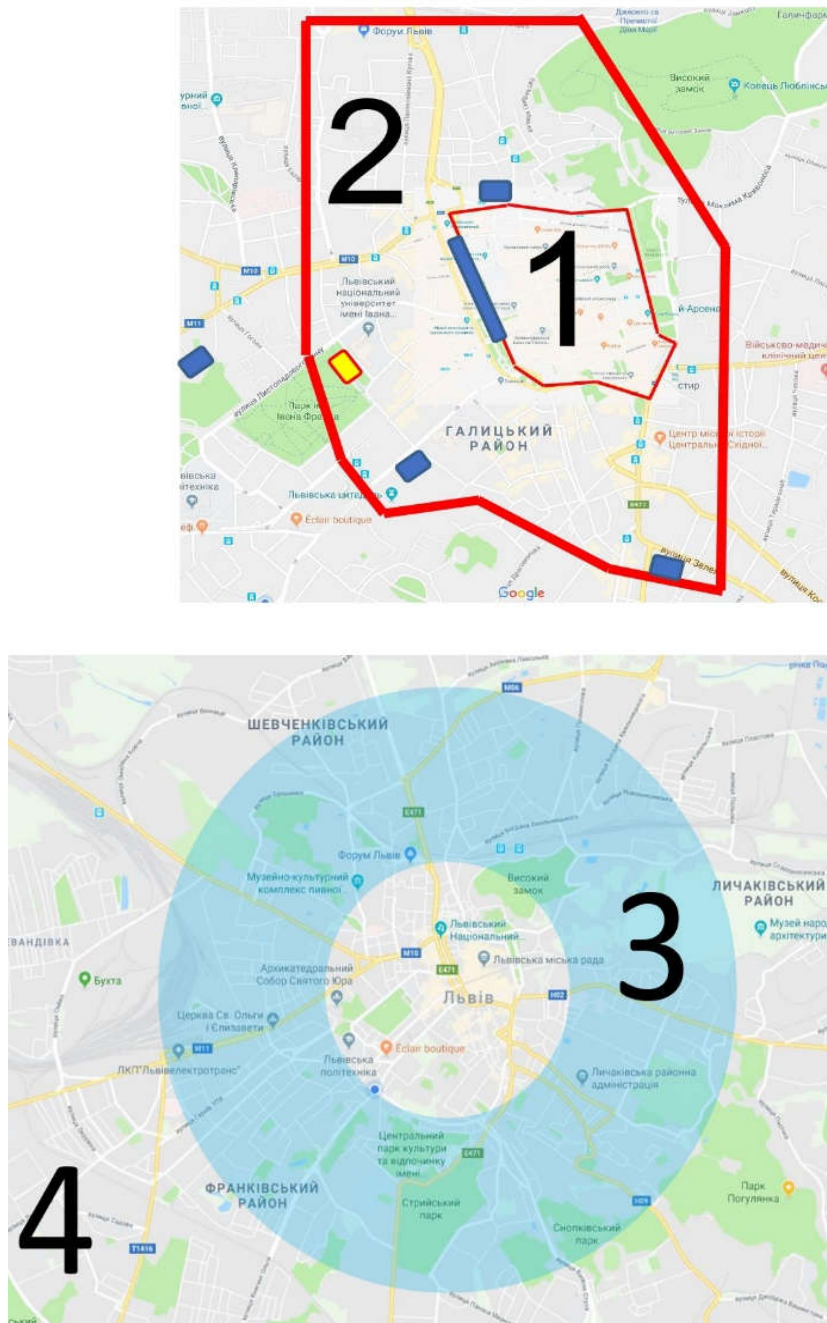


Рис. 2.13. Збільшення зон паркування та платне паркування поза центром міста

За результатами проведеного аналізу вважаємо за необхідне вжити наступні заходи для покращення якості перевезень та удосконалення транспортної інфраструктури Львівської ОТГ:

1. Оновлення парку рухомого складу,
2. Покращення інвестиційного клімату(прозорість ринку, гарантії окупних термінів роботи на ринку перевезень), безпосередня участь органів місцевої влади у формуванні фінансової моделі для забезпечення оновлення

автобусного парку,

3. Вдосконалення системи надання соціально – значимих послуг, впровадження системи адресної грошової допомоги соціально незахищеним групам населення.

Для цього міська влада повинна прийняти наступні рішення:

1. Погодити розмір економічно – обґрунтованої вартості однієї їздки автомобільним транспортом загального користування,

2. Погодити новий тариф для пасажирів,

3. Затвердити програму відшкодування авто - транспортним підприємствам різниці між економічно-обґрунтованою вартістю однієї їздки і регульованим тарифом (при наявності такої різниці),

4. Затвердити програму фінансової підтримки галузі пасажирських перевезень у Львівській ОТГ в умовах карантинних обмежень.

5. При незмінності розміру фінансування втрат від пільгових перевезень автотранспортним підприємствам на 2021 рік прийняти рішення про забезпечення:

а) Нелімітований безкоштовний проїзд автомобільним громадським транспортом для категорій пасажирів, яким право пільгового проїзду надане Законами України;

б) Безкоштовний проїзд для пенсіонерів по віку та інвалідів 3-ї групи загального захворювання з 11:00 до 16:00 і після 20:00 в робочі дні, і нелімітований проїзд у вихідні;

г) Безкоштовний проїзд для школярів середніх загальноосвітніх шкіл з понеділка до п'ятниці з 8:00 до 20:00, крім періодів шкільних канікул.

Таким чином, транспортна реформа у м. Львові основою метою має покращення руху громадського транспорту, спрямування управлінських рішень на вирішення проблем паркування, проїзду автомобілів в центральній частині міста, впровадження інноваційних рішень у транспортній галузі.

Висновки до розділу 2

Україна сьогодні стоїть на шляху інтеграційних перемін та реформування основних сфер економічної діяльності економіки, серед яких чільне місце займає транспортна сфера, оскільки від неї залежить розвиток інших галузей економіки. Активізація процесів глобалізації та зростаюча конкуренція на світовій арені потребують від України зміни орієнтирів в напрям інноваційного розвитку, а це в свою чергу, зобов'язує державу приймати стратегічні рішення та ретельно розробляти нормативно-правові засади, програмні документи. Світовий досвід показує, що роль державного управління зберігається при регулюванні розвитку транспортної інфраструктури регіону. Окрім того, процеси децентралізації підвищили значення органів місцевого самоврядування в управлінні транспортною інфраструктурою регіону

Моніторинг розвитку транспортної інфраструктури регіону (на прикладі Львівської області міста Львова) встановлено основні її тенденції, роль державних органів та органів місцевого самоврядування в процесах управління інфраструктурою, визначено основні підприємства, що забезпечують роботу пасажирського транспорту в регіону.

Обґрунтовано, що основна роль міського пасажирського транспорту полягає в економії часу населення, що витрачається на подолання відстані між просторово роз'єднаними елементами міста. Забезпечуючи своєчасну доставку працюючих до місць праці, пасажирський транспорт також впливає на нормальне функціонування галузей господарського комплексу загалом. Соціальний ефект від роботи міського транспорту проявляється у сприянні задоволенню попиту населення різні послуги. Проаналізовано реформи громадського транспорту на основі досвіду міста Львова у розвитку громадського транспорту, визначено інноваційні механізми, впровадження яких покращують рівень управління транспортною інфраструктурою міста.

РОЗДІЛ 3

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

3.1. Вплив транспортної інфраструктури на територіальну рівність та економічний розвиток

Продуктивні інвестиції в транспортну інфраструктуру є життєво важливими для процвітання, особливо для країн, які мають середній рівень доходу, орієнтовані на експорт. У більшості країн світу розвиток транспортної інфраструктури сприяв прискоренню економічного зростання. Разом з тим, практика показує, що для отримання результату необхідно узгодження транспортної політики на усіх рівнях – національному та регіональному, з врахуванням вимог міжнародних організацій. З іншого боку, нерозвиненість транспортної інфраструктури або її інтенсивний розвиток мають потенційно негативний вплив на соціальну та територіальну рівність та навколишнього середовище, пов'язане з цими змінами.

Вплив інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання є різним, залежно від стадії, на якій перебуває країни або її регіони. У країнах з низьким рівнем доходу, інвестиції в забезпечення базової інфраструктури можуть дуже сильно змінити доступ до освіти, робочі місця та послуги. У більш зрілих економіках пріоритети, як правило, зміщуються в бік вирішення проблем перевантаженості і виправлення проблемних ситуацій в достатньо сформованих мережах, оновлення та обслуговування наявних активів та забезпечення технологічних інновацій. Як правило, економічний вплив транспортної інфраструктури є більш трансформативним на нижчих рівнях розвитку, і додатковий вплив нових інвестицій зменшується на більш просунутих етапах розвитку.

Транспортна інфраструктура відіграє вирішальну роль у переході від економіки із середнім рівнем доходу до високого. Аналітичні дослідження

Міжнародного валютного фонду підтвердили позитивний зв'язок між високоякісною інфраструктурою та продуктивністю в масштабах економіки [69].

Цей зв'язок підтримується низкою економічних механізмів шляхом покращення транспортної інфраструктури, у тому числі:

- Високоякісна інфраструктура є передумовою забезпечення ефективних транспортних послуг як для вантажних, так і для пасажирських перевезень, які в свою чергу підтримують основну економічну діяльність та усувають географічні бар'єри, створюють сприятливі умови для конкуренції;

- Добре функціонуючі логістичні системи полегшують торгівлю за рахунок зниження витрат на доступ на міжнародні ринки та за рахунок підвищення конкурентоспроможності вітчизняних фірм;

- Пасажирське транспортне сполучення підвищує продуктивність економіки шляхом розширення та поглиблення ринків праці, агломерації, сприяння виробничій спеціалізації та можливість особистісної взаємодії між підприємствами та спеціалізованими працівниками у сфері послуг;

- Інфраструктура може бути ефективним інструментом політики для вирішення соціальних та територіальних питань дисбалансів через підключення сільських і віддалених районів до більших центрів виробництва і споживання, створюючи більше економічних можливостей для мешканців і скорочення міграції у великі міста

Інвестиції в інфраструктуру для покращення зв'язку є найбільш ефективними для забезпечення довгострокового економічного зростання. Соціально-економічна оцінка витрат і переваг є важливим інструментом при інвестуванні в транспортні проекти, оскільки вона забезпечує кількісний вимір того, наскільки протягом свого життя проект або ініціатива принесе громаді вигоди, які перевищують витрати на будівництво та експлуатації.

Як показує досвід, однією з головних проблем, пов'язаних зі збільшенням обсягів фінансування, полягає в дефіцит інвестиційних проектів, які би відповідали вимогам потенційних інвесторів. Такі проекти можна поділити на

наступні: високоокупні, які не потребують підтримки держави. Другу групу складають ефективні проекти з тривалим терміном окупності, які потребують гарантування держави і залучення бюджетного фінансування та субсидування. До третьої групи належать проекти, які є капіталомісткі, і для їх реалізації необхідне партнерство держави та інвесторів. Щодо інструментів інвестування транспортної інфраструктури, то найчастіше використовуються лізингові кредити, перевагами яких: мінімальне вивільнення коштів для інвестування; діяльність лізингової компанії дозволяє не збільшувати кредиторську заборгованість та надає додаткові можливості для залучення позичених коштів та ін.

Досвід Європейського Союзу щодо впровадження механізмів інвестиційного впливу на розвиток транспортної інфраструктури, засвідчує позитивний вплив на ринок праці, виробництво, зовнішньоторговельну активність міст та регіонів, у підсумку – і на економічне зростання (рис. 3.1).



**Рис. 3.1. Вплив інвестицій
на розвиток транспортної інфраструктури в ЄС [70]**

У світі, який страждає від впливу COVID-19, інвестування в громадський транспорт може створити 4,6 мільйона робочих місць до 2030 року та скоротити викиди транспорту, вважають мери приблизно 100 міст. Екологічне і справедливе відновлення передбачає інвестиції в транспортну інфраструктуру, особливо в електромобілі, також зменшить використання автомобілів і забруднення повітря, а також захистить вразливих мешканців. Такий підхід є справедливим, бо громадський транспорт – це більше, ніж просто спосіб пересування людей. Це засіб для можливостей, справедливості та кращої якості життя.

Пандемія суттєво вплинула на транспортну інфраструктуру міст у всьому світі, навіть у розвинених країнах. Наприклад, декілька основних систем громадського транспорту були зруйновані новою пандемією коронавірусу, оскільки міста зупинилися: Нью-Йорк прогнозує дефіцит у 6 мільярдів доларів у 2021 році, а Париж втратить майже 4 мільярди доларів доходу в 2021 році. Міста, в яких проживає 60% населення планети, перенесли основний тягар кризи, майже 100 мільйонів людей – переважно жінок та представників етнічних меншин – опинилися під загрозою бідності через економічні наслідки.

За розрахунками аналітиків, кожен долар, вкладений в громадський транспорт, може принести 5 доларів економічної віддачі, тоді як кожен інвестований \$1 мільярд може створити 50 000 робочих місць. Дослідження міжнародних організацій показують, що міста є ключовими для боротьби зі зміною клімату, оскільки вони генерують три чверті викидів вуглецю, і необхідні термінові дії для досягнення цілей сталого розвитку, щоб уникнути катастрофічного потепління. Без потужних систем громадського транспорту працівники – особливо жінки, мігранти, молоді, нестабільні та неформальні працівники – стикаються з більшими перешкодами для працевлаштування.

Країни та міжнародні організації намагаються максимально підтримати транспортні проекти, бо не завжди міста та регіони мають достатні ресурси для відновлення економіки. Наприкінці 2020 р. Європейський Союз (ЄС) оголосив,

що підтримує відновлення економіки від COVID-19 у всіх країнах-членах ЄС, вкладаючи майже 2,2 мільярда євро в 140 ключових транспортних проєктів. Проєкти отримають фінансування через Механізм з'єднання Європи (CEF) – грантову схему ЄС для підтримки транспортної інфраструктури. За допомогою цього бюджету ЄС прагне досягти своїх кліматичних цілей, визначених Європейською зеленою угодою. Велика увага приділяється проєктам зміцнення залізниць, включаючи транскордонні сполучення та сполучення з портами та аеропортами. Внутрішній водний транспорт має бути посилений за рахунок збільшення пропускної спроможності та кращого мультимодального сполучення з автомобільними та залізничними мережами, а морський сектор має бути збільшений за рахунок проєктів коротких морських перевезень на основі альтернативних видів палива та встановлення наземного електропостачання для портів. скоротити викиди від пришвартованих суден. ЄС підтримуватиме проєкти залізничної інфраструктури, розташовані на транс'європейській транспортній мережі (TEN-T), на загальну суму 1,6 мільярда євро (55 проєктів). Це включає проєкт Rail Baltica, який інтегрує країни Балтії в європейську мережу залізниць, а також транскордонну ділянку залізничної лінії між Дрезденом (Німеччина) та Прагою (Чехія).

Цей проєкт також підтримає перехід на екологічно чисті види палива для транспорту (19 проєктів) із майже 142 мільйонами євро. Низка проєктів передбачає переобладнання суден, щоб вони могли працювати на зрідженому природному газі (СПГ), а також встановлення відповідної інфраструктури в портах. На автомобільному транспорті також буде розгорнута інфраструктура альтернативного палива, а саме через встановлення 17 275 зарядних точок на мережі доріг та розгортання 355 нових автобусів.

Дев'ять проєктів сприятимуть створенню сумісної залізничної системи в ЄС та безперебійної експлуатації поїздів на всьому континенті через Європейську систему управління залізничним рухом (ERTMS) . Оновлення локомотивів та залізничної колії до єдиної європейської системи керування поїздами має на меті підвищити безпеку, скоротити час у дорозі та

оптимізувати використання колії. Дев'ять проектів отримають понад 49,8 млн євро.

Особливу підтримку отримують проекти, що відповідають політиці Європейського Союзу, визнаючи важливість інвестицій у транспортну інфраструктуру, а також обладнання та інноваційні технології: порти, шлюзи, аеропорти, дороги, спеціальні залізничні лінії, що з'єднують міські центри, логістичні платформи та розгортання систем керування рухом на колійних та бортових поїздах (ERTMS) або літаках (SESAR); реконструкція та оновлення дорожньої та залізничної мереж, у тому числі в міських районах; екологізація інфраструктури морських та внутрішніх водних шляхів, флоту та транспортних засобів, у тому числі СПГ для суден або барж, альтернативні види палива, у тому числі електрична мобільність для автомобілів. Інвестиції за участю організацій, розташованих або заснованих у країнах-членах ЄС і поширюються на країни, що підпадають під сферу політики сусідства. Транспортні проекти, такі як розгортання ERTMS та SESAR, озеленення морського та внутрішнього водного транспорту та інфраструктури альтернативного палива вздовж основних доріг, можуть бути відносно невеликими. Об'єднуючи невеликі проекти, інвестиційні платформи забезпечують більшу диверсифікацію, більший потік угод і зниження ризику.

Щодо залучення інвестицій у фінансування міського громадського транспорту в Україні, то відповідно до Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.10.2016 №805 для реалізації проекту «Міський громадський транспорт в Україні» було підтримано залучення позики від Європейського інвестиційного банку в розмірі 200 млн євро. У 2017 р. було прийнято Закон України «Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт в Україні») між Україною та Європейським інвестиційним банком» [14]. Проект «Міський громадський транспорт України» охопив 11 міст України, в тому числі Львів та Тернопіль. Основою метою проекту є покращення якості надання послуг перевезення населенню, забезпечення стабільності функціонування міського пасажирського транспорту та

екологізація транспортної інфраструктури. Передбачається, що цей проект функціонуватиме до травня 2023 року.

За станом на початок 2020 р., Європейським інвестиційним банком погоджено суму коштів, яка буде виділена на реалізацію проекту та 13 підпроектів – 176,2 млн євро. Міністерство фінансів та Міністерство інфраструктури погодило передачу коштів у розмірі 159,36 млн євро у розпорядження міських рад та комунальним підприємствам. Для державної підтримки розвитку міського пасажирського транспорту у Державному бюджеті України на 2020 р. передбачено виділення коштів у розмірі 400 000 тис. грн.

На перспективу основними напрямками для підвищення інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури міст та регіонів України вважаємо наступні: підвищення прозорості правового поля а результативності прийняття законодавчих актів; виконання запланованих напрямів реформування транспортної інфраструктури із пріоритетом на збільшення швидкості транспортування, підвищення комфортності для пасажирів та якості надання послуг; збільшення обсягів капітальних інвестицій у модернізацію транспортної системи; розвиток державно-приватного партнерства в інвестуванні проектів.

3.2. Інноваційні підходи до стратегічного розвитку транспортної інфраструктури міст та регіонів

У 21 столітті тривала інтернаціоналізація світової економіки. З економічної точки зору глобалізація сприяє посиленню поділу праці та ширшому використанню порівняльних переваг країн. У довгостроковій перспективі глобалізація також стимулює передачу технологій та робочої сили, а також дозволяє динамізму, який супроводжує підприємницьку діяльність, стимулювати розвиток нових технологій і процесів, які призводять до глобального покращення навколишнього середовища та добробуту. Зростання

глобалізації призвело до значного зростання міжнародних транспортних систем. Торгівля і судноплавство тісно пов'язані, хоча залишаються певні розбіжності щодо ступеня, до якої використання енергії в судноплавстві поєднується з рухом водної торгівлі. Тривають дебати щодо найкращих оцінок глобального використання палива. Океанські кораблі споживають від 2% до 3% – можливо, 4% – світового викопного палива. Швидкі зміни в міжнародному авіаційному транспорті були основним фактором глобалізації та постійно змінюються, щоб задовольнити вимоги економічної та соціальної інтеграції, яку породжує глобалізація. Близько 40% світової торгівлі (за вартістю) зараз переміщується повітряним транспортом. Для забезпечення потоків ідей, товарів і людей, які сприяють ефективності в глобальному масштабі, повітряний транспорт відігравав ключову роль у минулому і готовий продовжувати цю роль. Проте, оскільки значне зростання активності повітряного транспорту напружує інфраструктуру, пов'язану з повітряним транспортом (наприклад, аеропорти), майбутнє зростання в секторі цілком може бути обмежене обмеженнями потужностей. Завдяки новим розробкам, спрямованим на усунення вузьких місць, у поєднанні з експлуатаційними покращеннями є можливості для значного підвищення ефективності міжнародних автомобільних та залізничних вантажних перевезень у багатьох регіонах. Якщо порівняти загальні витрати на транспортування від дверей до дверей і час транзиту для ряду транспортних рішень, що перевозять вантажі з Азії до Європи, авіатransпорт мав найвищу вартість, але дуже короткий час транзиту. Морський транспорт забезпечував найнижчу вартість, але мав тривалий транзитний час. Автомобільні вантажні перевезення впали між повітряним і морським, як з точки зору вартості, так і часу транзиту. Залізничний транспорт демонстрував дуже широкий діапазон витрат і часу транзиту, і демонстрував значні відмінності між офіційно запланованим часом транзиту та фактичним досягнутим часом транзиту. Як для автомобільного, так і для залізничного вантажного транспорту перетин кордону є важливою перешкодою для торгівлі. Існує багато можливостей для підвищення ефективності та зменшення впливу

на навколишнє середовище міжнародних автомобільних та залізничних вантажних перевезень. Багато з цих подій вимагають державного втручання у вигляді змін у регуляторній політиці, покращення інфраструктури та розпаду державних монополій, які зараз часто пропонують погано адаптовані послуги.

Досвід країн-членів ЄС та інших розвинених країн світу в частині реформування транспортної інфраструктури залишається вкрай важливим. Враховуючи, що спільна транспортна політика в Європі починалася як сфера єдиного ринку, яка більше займалася економічним управлінням, зростання обсягів перевезень в ЄС і останнім часом зростаюча актуальність дискусії про зміну клімату перемістили фокус з цього виміру економічного управління на конкретні заходи транспортної політики. Прикладами таких заходів є європейська супутникова навігаційна система Galileo, яка поєднує інтелектуальне управління транспортними потоками з цифровим суверенітетом, або Європейська система управління залізничним рухом (ERTMS), розроблена для посилення інтеграції національних залізничних систем. Проте інноваційні рішення потрібні і для приватного транспорту: наприклад, водії в Німеччині витрачають в середньому 41 годину щороку на пошуки місця для паркування. Розумне рішення для паркування, яке відображає безкоштовні місця для паркування на відповідній платформі, може допомогти уникнути близько мільйона тонн CO₂ на рік. Тим часом ЄС визначив чіткі цілі: поточна «Біла книга з транспорту» Європейської комісії вимагає перевести 30 відсотків автомобільного вантажного транспорту на інші види транспорту, такі як залізничний або судноплавний, до 2030 року, а до 2050 року збільшиться до понад 50 відсотків. Що стосується міської та приватної мобільності, частка транспортних засобів на «звичайному паливі» в центрах міст має бути скорочена вдвічі до 2030 року і зменшена до абсолютного мінімуму до 2050 року. На фундаментальному рівні ЄС працює над розширенням «застосування принципи «користувач платить» і «забруднювач платить» і залучення приватного сектора для усунення викривлень».

Міста можуть працювати як на людей, так і на природу, але рідко. Чому це? Частково відповідь полягає в нашій довгостроковій нездатності об'єднати справді міждисциплінарні команди – планувальників, екологів, архітекторів, інженерів, суспільствознавців, художників та громадян різного віку – під час створення або покращення нових міських районів і місць. Ці спеціальності занадто часто стикаються, а не поєднуються. Втрата біорізноманіття та зміна клімату відбуваються з безпрецедентною швидкістю, загрожуючи самому виживанню людства. Природа в кризі, але є надія. Інвестування в природу може не тільки підвищити нашу стійкість до соціально-економічних та екологічних потрясінь, але й допомогти суспільствам процвітати.

Пандемія COVID-19 стала яскравим нагадуванням про важливість функціонування транспортних мереж та ефективно організованої мобільності для громадян, бізнесу та економічного процвітання. Пандемія також підкреслила цінність безперебійного функціонування транспортних систем під час кризи. Повинні бути розроблені ключові моменти для плану дій на випадок пандемії, призначеного для захисту ланцюгів поставок у кризових ситуаціях, а отже, забезпечення продуктами харчування та ліками.

Зрозуміло одне: виклики, з якими стикається транспортний сектор, вимагають комплексної перебудови. Наприклад, мета повної декарбонізації на транспорті може бути досягнута лише за допомогою мобільності з нульовим рівнем викидів. Поряд з політичними рішеннями, вирішальну роль відіграють інновації. Новий підхід до мобільності розглядає кліматичні дії та інновації як єдину одиницю, яка з самого початку підходить до транспорту та логістики. На додаток до розробки нових невикопних синтетичних палив або розширення інфраструктури зарядки для електромобілів, це стосується, зокрема, цифрових технологій. Наприклад, фінансовий регламент «Механізм з'єднання Європи» відкриває шлях до процесу, який називається оптимізацією TEN: розширення мультимодальних коридорів у всьому ЄС, що забезпечують швидкі сполучення. Основні мережі планується завершити до 2030 року; бачення полягає в тому, щоб пасажери могли подорожувати, скажімо, з Гельсінкі на Мальту через

Копенгаген і Мюнхен з одним квитком і якомога меншою кількістю пересадок. Це є хорошим прикладом і для України, стане можливим насамперед завдяки розумному взаємодії між окремими видами транспорту, що підвищить їх ефективність і зменшить вплив на навколишнє середовище.

Країни - члени ОЕСР в даний час застосовують деякі форми обмеження викидів CO_2 при диференціації ставки податку або на покупку або використання автотранспортних засобів. Є також низка країн, де ставки податку на транспортні засоби залежать від паливної ефективності транспортних засобів, що тісно пов'язано зі спричиненими викидами У звіті «Обсяг диференціації на основі CO_2 у податках на транспортні засоби» обговорюється теорія використання такої диференціації в податках на транспортні засоби, як загалом, так і в контексті економічної кризи. Коли економіка знаходиться в рівновазі, теоретичні принципи припускають обмежену роль такої диференціації. Однак, якщо вважається необхідним надати певну форму підтримки сектору автотранспорту, доцільно використовувати заходи політики, які також відображають екологічні міркування. У звіті «Стимули для скорочення викидів CO_2 у поточних податках на транспортні засоби» описується використання диференціації податкових ставок, пов'язаних з CO_2 . Результат аналізу полягає в тому, що в ряді випадків стимули надані для обмеження викидів CO_2 від автотранспортних засобів дуже високі в порівнянні зі стимулами щодо зменшення викидів, що надаються іншим секторам економіки. У розрахунку на тону CO_2 , що викидається протягом терміну служби відповідного транспортного засобу, податки на транспортні засоби з високими викидами можуть досягати кількох сотень доларів. Тут слід пам'ятати, що кожна тону CO_2 завдає однакової шкоди навколишньому середовищу, незалежно від того, скільки викидів автомобіль виділяє за км пробігу. Слід також пам'ятати, що ці стимули щодо зменшення викидів є доповненням до аналогічних стимулів, передбачених податками на паливо, яке використовують транспортні засоби.

Можлива небезпека з системою оподаткування транспортних засобів, яка приділяє занадто багато уваги викидам CO₂, полягає в тому, що вона може сприяти подальшому переходу автопарку з бензинових на дизельні. Враховуючи, що екологічна шкода, завдана транспортними засобами з дизельними двигунами, набагато більша, ніж шкода, завдану транспортними засобами з бензиновим двигуном, такого зміщення у складі автопарку не слід заохочувати.

Структурна трансформація транспортного сектора знадобиться, щоб екологічно стійка зелена економіка стала реальністю. Це може призвести до створення мільйонів нових робочих місць, кажуть автори нового дослідження «Jobs in green and healthy transport: Making the green shift» [67]. У звіті розглядаються наслідки чотирьох сценаріїв «зеленого транспорту» щодо зайнятості у 56 країнах Північної Америки, Європи, Кавказу та Центральної Азії, які є членами Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН). Він порівнює підхід «звичайний бізнес» із прогнозами на основі сценаріїв, які триватимуть до 2030 року. Ці варіанти передбачають прискорене розширення громадського транспорту та електрифікацію приватного пасажирського та вантажного транспорту. Дослідження показує, що в усьому світі можна було б створити 10 мільйонів додаткових робочих місць – 2,9 мільйона в регіоні ЄЕК ООН – якби 50 відсотків усіх вироблених транспортних засобів були електричними. Крім того, у всьому світі можна було б створити майже 5 мільйонів нових робочих місць – 2,5 мільйона в регіоні ЄЕК ООН – якби країни ЄЕК ООН подвоїли інвестиції в громадський транспорт.

Інші фактори, які можуть підтримати створення робочих місць поза транспортом, включають збільшення витрат на товари та послуги внаслідок скорочення витрат на нафту та заходи, пов'язані з виробництвом та використанням енергії. Електрифікація приватного пасажирського та вантажного транспорту також створить робочі місця, особливо якщо електроенергія буде надходити з відновлюваних джерел. Екологічні транспортні системи, створені такими змінами, також призведуть до зменшення

викидів парникових газів, забруднення повітря і шуму, а також заторів на дорогах, що може призвести до меншої кількості дорожньо-транспортних пригод.

Сектор внутрішнього транспорту є ключовим в економіці регіонів України, в тому числі, як щодо частки ВВП, так і щодо зайнятості. Переслідування мети екологічно стійкого та інклюзивного суспільства вимагає структурної трансформації економіки регіону, включаючи зміни як у пропонованих продуктах та послугах, так і в виробничих процесах. Ця структурна трансформація, яка включатиме транспортний сектор, має потенціал для створення гідної роботи та захисту працівників.

Впровадження інновацій у діяльності виробників транспортних послуг спрямована на підвищення якості надання послуг, освоєння нових ринків, скорочення виробничих витрат. Інноваційний розвиток транспортної інфраструктури спрямований на задоволення потреб споживачів послуг як пасажирських, так і вантажних перевезень. Як слушно зазначають науковці, «інновації наповнюють транспортну галузь у вигляді взаємопов'язаних систем постачання, систем відстеження та трасування вантажів, радіочастотних ідентифікаторів, оптимізації програмного забезпечення тощо» [7]. Процес проведення аналізу інноваційної діяльності в транспортній сфері подано на рис. 3.2.



Рис. 3.2. Схема проведення аналізу можливості здійснення інноваційної діяльності на транспорті [7])

Аналізуючи позиції науковців щодо проблемних питань розвитку транспортної інфраструктури, зазначимо, що В. Шинкаренко вказує, що «існуючий рівень розвитку транспорту в цілому і транспортної інфраструктури зокрема, його невідповідність вимогам споживачів та встановлених стандартам викликаний низькою ефективністю державної політики в сфері стимулювання інноваційного розвитку транспорту» [60]. О. Зоріна акцентує увагу на неефективній державній політиці, яка не створює достатніх умов для розвитку транспорту [17].

Управління розвитком транспортної інфраструктури в Україні відбувається на основі стратегічного документу, яким на даний час є національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. [42]. В основу Стратегії покладено світові тенденції розвитку транспортного комплексу, на які повинна орієнтуватися Україна, щоби, завдяки своєму географічному положенню перетворитися в інноваційний транспортний хаб. Пріоритетними завданнями відповідно до Стратегії є: «застосування транспортних засобів на принципах високо технологічності, ергономічності, мультимодальності, інтелектуалізації, супутникової навігації, диджиталізації, електронного

документообігу; покращення безпеки та аеродинаміки транспортних засобів завдяки використанню композитних матеріалів, зниження енерго, ресурсо та металоємності» [42]. Також Стратегія акцентує увагу на екологізації транспорту, зокрема «застосування екологічних та паливно-економічних транспортних засобів, у т. ч. електро, гібридних варіантах комплектації, дія яких базується на використанні альтернативних видів палива, що дозволяє враховувати потреби навколишнього середовища щодо збереження цінних природоохоронних територій» [42]. Відповідно до світових практик розвиток транспортної інфраструктури України та її регіонів повинен враховувати розвиток науково-технічного прогресу та інновацій, зокрема «розвиток логістики завдяки використанню швидкісних видів транспорту; розширювати систему взаємодії країн в рамках трансконтинентальних авіаційних перевезень; розгалуження системи масового маркетингу «low cost» у міжрегіональних прямих авіаперевезеннях; підвищення якості та транспортної мобільності трудових ресурсів у мегаполісах» [42].

Таким чином, державне управління це не лише прийняття законодавчих актів та програмних документів, а створення належних умов для розвитку державно-приватного партнерства в транспортному комплексі, впровадження інноваційних рішень відповідно до потреб конкретного регіону та міста.

Інтелектуалізація транспортних систем передбачає проведення комплексу взаємозалежних заходів (НДР, ДКР, модернізацію дорожньої інфраструктури), спрямованих на широке застосування інформаційних технологій, штучного інтелекту та робототехніки в галузевих інформаційно-телекомунікаційних системах, а також у національній (та міжнародній) інтегрованій інтелекту .

Внаслідок використання таких систем можна отримати так звані «розумні дороги». Вони включають:

- детектори транспортного потоку;
- адаптивні світлофори;
- засоби автоматичної фіксації порушень ПДР;
- електронні засоби безупинної оплати проїзду;

- підключені інформаційні табло;
- системи автоматизованого управління освітленням;
- інші підключені об'єкти (наприклад, автоматичні дорожні метеостанції, дорожні контролери тощо).

Тому залишається актуальним питання – вдало поєднати кліматичні дії та інновації в українській транспортній політиці.

Висновки до розділу 3

Розвиток транспортної інфраструктури виключно за допомогою бюджетних коштів є досить складним у зв'язку з дефіцитом коштів та коштів дорожніх фондів. Необхідність розвитку транспортної галузі стимулює пошук нових джерел фінансування. У сучасних економічних умовах реалізація проектів у форматі державно-приватного партнерства стає одним з актуальних і сучасних напрямів взаємовигідного співробітництва держави та бізнесу. Із зростанням доходів покращуються транспортні послуги, необхідні для підтримки зростання ділової активності, експорту та створення вартості, а також акцент на інвестиції в інфраструктуру зміщується на підтримку цих секторів економіки.

Враховуючи сучасний стан фінансування транспортної інфраструктури, можна зробити висновок, що існує проблема недостатності існуючих джерел інвестування для покриття потреб дорожньо-транспортної галузі. У зв'язку з цим необхідно приділяти особливу увагу до комплексного підходу до розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури, залучати позабюджетні джерела. Даний механізм повинен стати невід'ємним. мій частиною стратегії економічного розвитку регіонів.

Інновації виступають важливим фактором розвитку транспортної галузі регіону та міста, забезпечують її ефективне функціонування. Транспортний сектор регіону та великих міст також створює значні ризики для здоров'я людей через забруднення повітря та шуму та затори на дорогах, травматичність

на дорогах. Тому актуальними є такі інновації як впровадження електронного квитка, розвиток велотранспорту та тих видів транспорту, використання яких дозволяє зменшити навантаження на навколишнє середовище. На рівні великих міст впроваджуються програми реформування транспортної інфраструктури, які співзвучні з основними напрямками стратегічних трансформацій транспортної галузі України, що задекларовано у Національній транспортній стратегії України до 2030 р.

ВИСНОВКИ

У роботі за результатами проведеного дослідження управління розвитком транспортної інфраструктури регіону розв'язано важливі наукові задачі вироблення стратегічних напрямків реформування транспортної структури регіону із врахуванням європейської практики та національної політики розвитку транспортної галузі в Україні. На основі дослідження було зроблено наступні висновки:

1. Соціально-економічний розвиток території, чи то держави в цілому, регіону або муніципалітету, у визначальній степені залежить від наявності та розвиненості інфраструктури. Питання інфраструктурного забезпечення територій знаходяться в полі зору як вчених, і практиків. Зазначимо, що для появи терміна «інфраструктура» були насамперед об'єктивні причини, а саме розвиток продуктивних сил, посилення ролі транспорту та зв'язку в економіці.

У науковий обіг цей термін запровадив американський вчений П. Розенштейн-Родан у 1955 року. Він визначав інфраструктуру як комплекс загальних умов, які забезпечують сприятливий розвиток приватного партнерства в основних галузях економіки та задовольняють потреби всього населення.

2. Низький рівень інфраструктурної забезпеченості стримує інвестиційну активність і, як наслідок, розміщення та розвиток продуктивних сил. Більш того, нерівномірне розміщення інфраструктури на території країни виступає одним з головних факторів соціально-економічної диференціації економічного простору. Головним чином це стосується транспортної інфраструктури, яка здатна перетворити географічні особливості України та її регіонів в їх конкурентну перевагу. У зв'язку з цим дослідження питань управління розвитком транспортної інфраструктури регіону є актуальним не тільки з наукової, але і з практичної точки зору.

3. Будучи найважливішою складовою виробничої та соціальної інфраструктури, транспортна інфраструктура відіграє одну з ключових ролей у процесі розвитку території. Вона представляє собою сукупність всіх галузей і підприємств транспорту, як виконують перевезення, забезпечують їх виконання та обслуговування. Саме транспортна інфраструктура є ключовим сполучною ланкою, що впливає на основні компоненти просторової організації економіки – систему розселення населення та розміщення продуктивних сил. Транспортна інфраструктура виступає складовим елементом транспортної системи країни, сприяє задоволенню потреб економіки та населення в перевезеннях, забезпечує надійність внутрішній та міжнародний товарообмін. До її складу включаються транспорт всіх видів, залізничні, трамвайні і внутрішні водні шляхи, втомобільні дороги, тунелі, естакади, мости, вокзали, залізничні та автобусні станції, метрополітени, аеропорти, об'єкти систем зв'язку, навігації та управління рухом транспорту, а також інші забезпечення функціонування транспортного комплексу будівлі, споруди, облаштування та обладнання.

4. Залежно від наукових поглядів обґрунтовано систему факторів розвитку транспортної інфраструктури регіону, які доцільно систематизувати

відповідно до сфери дії на зовнішні, що виникають на рівні макроекономічної системи ми, і внутрішні, що виникають на рівні регіональної транспортної інфраструктури. Внутрішні фактори є суб'єктивними та мають безпосередній вплив на розвиток транспортної інфраструктури, тому ці фактори можна визначити як інфраструктурноутворюючі фактори. Зовнішні чинники є об'єктивними та здійснюють опосередкований вплив на розвиток не тільки транспортної інфраструктури, але й інших видів інфраструктури регіону. Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури конкретної території визначається впливом факторів.

5. З урахуванням значення транспортної інфраструктури (і транспортної системи в цілому) для економіки регіону, її розвиток стає одним з головних завдань державної та регіональної економічної політики. У переліку завдань відповідних органів державної, регіональної та місцевої влади вимагають своєчасного прийняття-вирішення проблем, визначення стратегії розвитку транспортної інфраструктури та розробка комплексу заходів щодо її реалізації.

6. У процесі покращання транспортної інфраструктури як вагової передумови євроінтеграції України великого значення приймає запровадження національної транспортної стратегії України до 2030 р. Враховуючи практичні аспекти управління розвитком транспортної інфраструктури країн-членів ЄС, особливості розвитку транспортної галузі України та її регіонів, визначено основні напрями і шляхи розвитку транспортної інфраструктури регіонів.

7. Характер розвитку транспортної інфраструктури та її функціональні особливості визначаються виходячи з специфічних особливостей регіону, ступеня взаємодії з іншими інфраструктурними елементами, загальних соціально-економічних інтересів регіону під впливом безлічі різних факторів. Не викликає сумніву актуальність розвитку автомобільної інфраструктури Львівської області та міста Львова. Більшість периферійних і сільських територій пов'язана саме автомобільним транспортом. Переважна більшість населенні цих територій користується автобусами або автомобілями. Проте якісні показники розвитку автомобільних доріг також залишають бажати

кращого. Багато автомобільних доріг регіонального та міжнародного значення працюють у режимі перевантаження.

8. Зростання ступеня функціональної сталості громадського пасажирського транспорту забезпечується управлінськими діями, спрямованими на формування необхідного рівня резерву їхньої пропускної спроможності, запровадження раціонального розподілу маршрутів, координацією розкладу руху та оперативною зміною закріплення маршрутів в межах міста та регіону.

9. Робота і розвиток транспортної інфраструктури залежить від функціонування різних владних й інших інституцій. Вони виконують управління розвитком, діяльністю і фінансуванням міського транспорту. Керування транспортною інфраструктурою великих міст виконують центральні, регіональні та місцеві органи влади. Важлива частина транспортної інфраструктури міста (дорожня мережа, електротранспорт, комунальні установи) підвідомчі міським радам. Мерія через департаменти економіки та ЖКГ та підвідомче управління (або відділ) транспорту і зв'язку втілюють керівництво усіма процесами у транспортному господарстві міста. Разом з тим, міська рада контролює роботу комунальних транспортних і дорожніх підприємств, які обслуговують відповідну інфраструктуру. Фінансування транспортної інфраструктури міста здійснюють, в основному, з місцевих бюджетів. Окремий вплив на управління транспортною інфраструктурою міста здійснюють обладміністрації та обласні ради. Обґрунтовано, що ефективність діяльності різних гілок влади визначає стан розвитку транспортної інфраструктури міста.

10. Враховуючи світові тенденції розвитку транспортної інфраструктури, основні ініціативи Європейського Союзу та інших країн світу, особливо в пандемічний період, транспортної інфраструктури регіонів України, зокрема Львівської області і міста Львова, вітчизняні умови транспортування, запропоновано основні напрями реформування транспортної інфраструктури: впровадження європейських стандартів забезпечення конкурентоспроможності

транспортних послуг, враховуючи питання якості та безпеки; перехід до транспортної інфраструктури, яка базується на пріоритетах екологічності та енергетичної ефективності; підвищення ефективності управління транспортною інфраструктурою на рівні органів місцевого самоврядування, враховуючи процеси децентралізації; залучення інвесторів, в тому числі й іноземних, у регіональну транспортну інфраструктуру; впровадження інновацій у розвиток, передусім, громадського пасажирського транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш Ю. С. Еволюція розвитку інновацій пасажирських перевезень в Україні. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту*. 2017. Вип. 13. С. 54-62.
2. Берназюк О. Роль та місце цифрових технологій у сфері публічного управління. *Інформаційне право*. 2017. № 10. URL: <http://pgr-journal.kiev.ua/archive/2017/10/35.pdf> (дата звернення: 17.09.2021).
3. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія. Київ : НТУ, 2014. 336 с.
4. Вдовиченко В.О. Методологічні основи формування системної ефективності громадського пасажирського транспорту в умовах сталого

розвитку: монографія. Харків: ХНАДУ, 2017. 212 с.

5. Волік В. В. Адміністративно-правові засади формування та реалізації державної політики в галузі міського транспорту: дис. д-ра юрид. наук: 12.00.07. Маріуполь, 2017. 465 с.

6. Габрель М. М. Основи проектування великих територіальних об'єктів: конспект лекцій з курсу «Основи район. планув. для студ. баз. напрям. 6. 1201. «Архітектура». Львів : Держ. ун-т «Львівська політехніка», 1997. 176 с.

7. Дмитрієва О. І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: теорія, методологія, практика: монографія. Х.: ФОП Бровін О.В., 2020. 368 с.

8. Дмитрієва О. І. Законодавче забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2019. № 2 (23). С. 31–45.

9. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2020. № 1 (24). С. 52–63.

10. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як частина соціально-економічної системи. *Світ економічної науки: тези доповідей Міжнар. наук.–практ. інтернет-конф. (25 червня 2020 р., м. Тернопіль)*. Тернопіль, 2020. Вип. 24. С. 24–25.

11. Договір про заснування Європейської спільноти (консолідована версія станом на 1 січня 2005 року). URL : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994_017. (дата звернення: 19.09.2021).

12. Жовтяк Г. А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону». *Ефективна економіка. Дніпропетр. аграрний екон. ун-т*. 2011. №11. URL : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=792>. (дата звернення: 14.09.2021).

13. Зайцева І. Ю. Фінансово-правові аспекти процесу інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі TEN-T. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 46. С. 223–228.

14. Закон України «Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт в Україні») між Україною та Європейським інвестиційним банком». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2009-19#Text> (дата звернення: 11.08.2021).

15. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94- ВР. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 11.08.2021).

16. Затонацька Т. Г. Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід. *Економіка: реалії часу*. 2015. № 1 (17). С. 180–189.

17. Зоріна О. І. Соціально-економічні фактори формування стійкого розвитку залізничного транспорту. *Вісник Одеського національного університету*. Серія : Економіка. 2013. Т. 18. Вип. 4(2). С. 11–14.

18. Ільчук, В. П., Базилюк А. В., Хоменко І. О. Організаційно- економічні засади реформування міського пасажирського транспорту. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. №1(1). С. 42-49.

19. Калініченко Л. Л. Промислово-фінансова інтеграція в інвестиційному забезпеченні розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні. *Коммунальное хозяйство городов*. Сер. Економічні науки. 2008. № 80. С. 220–225.

20. Карковська В. Я. Проблеми стану сучасної транспортної інфраструктури міста Львова. 2018. URL : <http://global-national.in.ua/archive/22-2018/34.pdf>. (дата звернення: 17.09.2021).

21. Качний О. Законодавчі аспекти впровадження інформаційно-комунікаційних технологій – стратегічного напрямку оптимізації державного управління. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2015. № 5. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=853> (дата звернення: 07.09.2021).

22. Класифікація видів економічної діяльності. URL : <http://www.ubc.ua/>

Links/codes_ua2.html. (дата звернення: 17.09.2021).

23. Кухарчик В. Г. Міжнародна торгівля транспортними послугами: сучасний стан. *Економічні інновації*: зб. наук. пр. Одеса: ІПРЕЕД НАН України. 2015. Вип. 39. С. 50–57.

24. Логістика: теорія та практика : навч. посіб. / В. М. Кислий, О. А. Біловодська, О. М. Олефіренко, О. М. Смоляник. Київ : Центр учбової л-ри, 2010. 360 с.

25. Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2015. Вип. 2 (12). Т. 2. С. 8–14.

26. Ложачевська О. М. Управління функціонування та розвитком транспортного комплексу регіону: монографія. Київ. : НАУ, 2002. 248 с.

27. Ложачевська О. М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону : моног. Нац. авіаційний ун-т, 2002. 248 с.

28. Маруніч В.С., Вакарчук І.М. Логістичне управління проектами розробки міських пасажирських маршрутних систем. LXVII науково-практична конференція науково-педаг. працівн., аспір., структ. підр. НТУ.: тези допов. Київ, 2011. С. 211-212.

29. Маруніч В.С., Іщенко М.Г., Харута В.С., Вакарчук І.М. Синергія технологій пасажирських перевезень в інтегрованих транспортних системах. Збірник наукових праць. *Проблеми транспорту*. 2012. №9. С. 43-47.

30. Медвідь Л. І. Транспортна інфраструктура як важливий чинник розвитку туристичної галузі регіону. *Геополітика і екогеодинаміка регіонів. Таврійський національний університет імені В. І. Вернадського*. 2014. № 10. С. 154–157. URL : <http://geopolitika.crimea.edu/arhiv/2014/tom10-v-2/029medv.pdf> (дата звернення: 16.04.2021).

31. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту. Міністерство інфраструктури України: веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnicna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html> (дата звернення: 29.06.2019).

32. Міністерство інфраструктури України : веб-сайт. URL:

<http://www.mtu.gov.ua> (дата звернення: 29.06.2021).

33. Мохова Ю. Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. *Менеджер*. 2015. № 1 (69). С. 88–96.

34. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 17.09.2021).

35. Новікова О. Ф., Покотиленко Р. В. Економічна безпека: концептуальне визначення та механізми забезпечення: монографія. Д. : НАН України, 2006. 408 с.

36. Овчар П. А. Зарубіжний досвід державного регулювання у сфері транспортних послуг. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2017. № 6 (28). С. 17–21.

37. Овчар П. А. Регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформації національної економіки: дис. д-ра екон. наук: 08.00.03 / Нац. акад. управління. К., 2019. 434 с.

38. Панасенко Н. Л., Іваник В. Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. *Економічний простір*. 2014. № 84. С. 89–97.

39. Пікулик О. Б. Транспортне інфраструктурне забезпечення соціально-економічного розвитку Західного регіону України: автореф. канд. екон. наук: 08.00.05. Львів, 2009. 20 с.

40. План розвитку Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. Видавничий центр ЄС, Люксембург, 2011. Європейський Союз: веб-сайт. URL: <http://europa.eu/> (дата звернення: 29.06.2019).

41. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки: постанова Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2000 р. № 1684. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF> (дата звернення: 17.09.2021).

42. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період

до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України № 430-р від 05. 2018 року. Законодавство України : веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 20.07.2021).

43. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України № 1955-IV, поточна редакція від 03.08.2012 р. Законодавство України : веб- сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 20.07.2021).

44. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період : Закон України № 194-XIV, поточна редакція від 15.01.2013 р. Законодавство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text> (дата звернення: 11.10.2021).

45. Рейцен Є.О., Томкевич К.О. Міські транспортно-пересадочні вузли і логістика. *Містобудування та територіальне планування*. 2004. №17. С. 276-291.

46. Рішення № 514 від 14.06.2019 Львівської міської ради «Про затвердження Концепції розвитку громадського транспорту та паркування приватного транспорту у м. Львові». URL : https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doclmr_1.NSF/abd51db1d13348ff422566e6004002dd/1b246b04a97c0b94c22584190042f36d?OpenDocument (дата звернення: 17.09.2021).

47. Рудакевич І. Р. Інтеграція транспортної інфраструктури великих міст Заходу України у систему міжнародних транспортних коридорів. *Географія і сучасність. Збірник наукових праць Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова*. К. : Вид-во Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова, 2009. Вип. 21. С. 196 -202.

48. Рудакевич І. Р. Суспільно-географічні проблеми розвитку пасажирсько- го автотранспорту міста Львова. *Історія української географії. Всеукраїнський науково–теоретичний часопис*. Тернопіль : Підручники і посібники, 2008. Вип. 17. С. 114 — 118.

49. Рудченко О. Ю., Поліщук О. М. Механізм державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісу. *Університетські наукові*

записки. 2017. № 61. С. 93–100.

50. Садловська І. П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України: монографія. К. : П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. 356 с.

51. Собкевич О. В., Михайличенко К. М., Ємельянова О. Ю. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. К.: НІСД, 2014. 60 с.

52. Солодкий А. И. Классификация объектов транспортной инфраструктуры. Online.org: веб-сайт. URL: <https://ppt-online.org/405449> (дата звернення: 17.09.2021).

53. Ткаченко Н. Ю. Концептуальные основы совершенствования стратегии развития транзитного потенциала Украины. *Культура народов Причерноморья*. 2008. № 143. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/knp/143/knp143_59-64.pdf (дата звернення: 17.09.2021).

54. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: документ № 984-011 від 11.06. 2015 р. Законодавство України: веб-сайт. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення: 11.07.2021).

55. Уляницька Н. М. Інституціональний механізм розвитку транспорту. *Вісник ЮРГТУ*. 2014. № 6. С. 63–67.

56. Фастовець О. О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку ХХ ст. як чинник виникнення туристичної галузі. Туристично-краєзнавчі дослідження. Київ : Держ. підприємство “Національна туристична організація», 2002. Вип. 4. С. 418-443.

57. Шемаєв В. В. Управління розвитком транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки держави: дис. докт. екон. наук : 21.04.01. Київ, 2018. 494 с.

58. Шиба О. А. Аналіз ринку транспортної інфраструктури країн-членів Європейського Союзу. *Актуальні питання менеджменту та маркетингу* (м. Одеса, 17-18 березня 2017 р.). Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2017. С.

11- 14.

59. ШИБА О. А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу: дис. канд. екон. наук: 08.00.02. Львів, 2017. 204 с.

60. Шинкаренко В. Г., Волинець Л. М. Підвищення привабливості України як транзитної держави в межах співробітництва ТРАСЕКА. *Економіка транспортного комплексу*. 2018. Вип. 31. С. 63–79.

61. Шпильовий І. Ф. Методичні основи управління системами міських пасажирських перевезень. *Східно-Європейський журнал передових технологій*. 2010. №3/6(45). С. 33-39.

62. Banister D. Energy, quality of life and the environment: the role of transport. *Transport reviews*. 1996. Т. 16. №1. Р. 23-35.

63. Bousmanne C., Cheron C., Jablonowska M. & De la Peña E. STRIA – transport infrastructure. Smart Transportation Alliance: web-site. URL: http://smart-transportation.org/wp-content/uploads/2020/04/stria_roadmap_2019infrastructure.pdf (last accessed: 15.09.2021).

64. Dmytriieva O. I. Analysis of successful EU projects on transport infrastructure development. *Modern science: problems and innovations: abstracts of the 4 th International scientific and practical conference (June 28–30, 2020, Stockholm)*. Stockholm, Sweden: SSPG Publish, 2020. P. 331–335.

65. European Commission. Research and innovation for Europe's future mobility. *Developing a European transport-technology strategy*. Brussels, 2012. 13 p.

66. European Commission. *Towards clean, competitive and connected mobility: the contribution of transport research and innovation to the mobility package*, Brussels, 2017. 71 p.

67. Jobs in green and healthy transport: Making the green shift. URL : <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-05/THEPEP%20-%20Green%20jobs%20in%20transport.pdf> (last accessed: 15.09.2021).

68. Katalin Pallai. Infrastructure policies. *The Budapest model: A liberal urban policy experiment*. Budapest. 2003. P. 177–234

69. Making Public Investment More Efficient. IMF (2015). URL : <https://www.imf.org/external/np/pp/eng/2015/061115.pdf> (last accessed: 15.09.2021).

70. Prysiazniuk Y. I., Shyba O. A. The impact of investment in transport infrastructure on economic growth of member of the European Union. *Ekonomisti. International Scientific-Analytical Journal Ivane Javakhishvili Tbilisi State University Paata Gugushvili Institute of Economics*. №1. 2017. P. 6-19.