

М. І. Борозенець,
аспірант кафедри регіонального управління, місцевого самоврядування та управління містом,
Національна академія державного управління при Президентові України
ORCID ID: 0000-0003-3417-8213

DOI: 10.32702/2306-6814.2019.17.63

ТЕНДЕНЦІЇ ФОРМУВАННЯ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО СЕРЕДОВИЩА В УКРАЇНІ

М. Borozenets,
postgraduate student of the Department of Regional Administration, Local Self-Government
and City Management of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine

TRENDS IN URBAN TRANSPORT ENVIRONMENT FORMATION IN UKRAINE

У результаті проведеного дослідження було здійснено аналіз тенденцій формування міського транспортного середовища в Україні і виявлено їх фундаментальні властивості, а саме: 1. Процес глобалізації є основною тенденцією сучасної епохи, який підтримується розширенням транспортних і телекомунікаційних систем. 2. Урбанізація є одним з найважливіших трендів економічних і соціальних змін сучасності і яка набула відповідного статусу в результаті синергії трьох основних демографічних тенденцій: природний приріст населення. 3. Значущим фактором, що впливає на розвиток міського транспорту, є потужність наявної транспортної інфраструктури і потреби міських жителів у мобільності переміщення. 4. Тенденцією еволюції транспорту та міських просторових форм є набуття рис компактності центром міста, адже еволюція транспорту і транспортних технологій призвели до змін у міських просторових формах.

Urbanization is one of the modern dominant processes that implies, in particular, the growth of the urban population. In view of this tendency, urban transport issues are of paramount importance for the mobility of passengers and freight in large urban areas. Thus, the development of transport in urban areas is determined by the complex interrelations and factors of the diversity of modes of transport, the differences in its origin and destination, the different consumer preferences, as well as the volume and diversity of traffic. The purpose of this study is to analyze the trends of urban transport environment in Ukraine. The study notes that an important role in the development of modern cities is played by public transport (buses, trolleybuses, trams, subways, monorail railways) and communal (municipal) road transport infrastructure. Public transport serves both the individual interests of individual citizens and the collective interests of the entire population of the city, increases personal opportunities and provides personal mobility.

As a result of the research, the analysis of trends in the formation of urban transport environment in Ukraine was carried out and their fundamental properties were revealed, namely: 1. The process of globalization is the main trend of the modern era, supported by the expansion of transport and telecommunication systems, as well as the formation of an environment favorable for international operations at the stage of trade liberalization. 2. Urbanization, which is one of the most important trends in the economic and social changes of modern times, and which, in turn, has acquired a corresponding status as a result of the synergy of three major demographic trends: natural population growth; rural migrations to cities, especially in developing countries; international migration to big cities. 3. A significant trend affecting the development of urban transport is the capacity of existing

transport infrastructure and the need for urban mobility for mobility. 4. The trend of the evolution of transport and urban spatial forms is the acquisition of the compactness of the city center, since the evolution of transport and transport technologies have led to changes in urban spatial forms.

Ключові слова: місцеве самоврядування, транспортне середовище, місто, агломерація, міський район, транспортне забезпечення.

Key words: local government, transport environment, city, agglomeration, urban area, transport support.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Урбанізація є одним із сучасних домінуючих процесів, що передбачає, зокрема, зростання частки міського населення. З огляду на цю тенденцію, питання міського транспорту мають першорядне значення для мобільності перевезень пасажирів і вантажів у великих міських агломераціях. Зважаючи на наявні здобутки децентралізації та певні тренди щодо формування агломерацій, видається вкрай актуальною розробка проблематики транспортного міського середовища. Так, розвиток транспорту в міських районах визначається складними взаємозв'язками та факторами різноманіття видів транспорту, відмінності його походження і призначення, неоднаковими споживчими перевагами, а також обсягами і різноманітністю трафіку [10, с. 72; 14, с. 59].

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Проблематика транспортного забезпечення розвитку міст традиційно перебуває у центрі уваги зарубіжних [3; 13; 14] та вітчизняних [1, 2; 5—9] вчених. Більшість наявних публікацій присвячено питанням організації надання та управління якістю транспортних послуг тощо. Водночас спроби виявлення тенденцій формування міського транспортного середовища в Україні у фаховій науковій літературі наразі є відсутніми, що і зумовило вибір напрямку для даної публікації.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою дослідження є аналіз тенденцій формування міського транспортного середовища в Україні.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБГРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Традиційно в центрі уваги керуючої підсистеми міського транспорту були пасажирів як учасників і споживачів послуг перевезення, а міста розглядалися в якості місця взаємодії людини з транспортною інфраструктурою, що пов'язана з поїздками на роботу, комерційною діяльністю, відпочинком і культурними заходами. Проте, міста є також територіями, де сконцентровано виробництво, споживання та розподіл товарів і послуг, що включають, зокрема, і транспортну діяль-

ність. Концептуально міська транспортна система нерозривно пов'язана з міськими формами та їх просторовою структурою.

У результаті здійсненого аналізу наукової фахової літератури було виділено кілька домінуючих тенденцій, що впливають на розвиток міського транспорту [12, с. 32]:

1. Глобальна урбанізація. Розвиток сучасної міської просторової інфраструктури відбувається на тлі урбанізації, яка є найважливішою домінуючою тенденцією економічних і соціальних змін 21 ст., особливо в країнах, що розвиваються. Як відомо, урбанізація відображає збільшення частки людей, які проживають в населених пунктах, передусім, містах, і зниження частки осіб, які проживають в сільській місцевості, а темпи урбанізації визначаються швидкістю цих змін.

Вказана тенденція також виражається в зростанні розмірів міст і збільшенні чисельності їх населення. Міські проблеми мобільності населення збільшуються пропорційно, а в деяких випадках — і по експоненті. З 1950 по 2013 рр., міське населення у світі збільшилося більш ніж удвічі, досягнувши 3,7 млрд чол. У 2013 році близько 52,6% населення в світі проживало в містах [11, с. 41].

Все це стало результатом трьох основних демографічних тенденцій:

— природний приріст населення за рахунок перевищення народжуваності над смертністю в міських районах, підвищення якості системи охорони здоров'я, турботою громадян про стан здоров'я на тлі зростання їх доходів, підвищеними вимогами законодавців до стану навколишнього середовища;

— міграції сільських жителів у міста, особливо в країнах, що розвиваються, де вона склала від 40 до 60% зростання міського населення. Цей процес почався з промислової революції в 19 ст., спочатку в розвинених країнах, а потім — у світі, що розвивається. Причинами міграції в міста є пошук нових робочих місць, підвищення продуктивності сільського господарства, висока доступність різноманітних товарів і послуг, відпочинку та розваг, більш високі доходи і соціальна забезпеченість;

— міжнародної міграції в таких великих містах, як Лос-Анджелес, Нью-Йорк, Лондон, Париж, Москва. Цей процес має яскраво виражену тенденцію для мегаполісів, однак відбувається і у містах меншого розміру.

Урбанізація як фундаментальна зміна в соціально-економічному середовищі діяльності людини передбачає нові форми зайнятості, економічної активності та способу життя. Індустріалізація в країнах, що розвиваються, безпосередньо пов'язана з урбанізацією. За даними Фонду народонаселення ООН, близько 18 мільйонів осіб мігрують із сільської місцевості в міста (щороку) в одному тільки Китаї. Поточні глобальні тенденції вказують на зростання приблизно на 50 мільйонів го-

Таблиця 1. Характеристика етапів глобалізації та урбанізації економічної діяльності

Ознаки	До індустріального етапу	Індустріальний етап	Сучасний етап
Технології	Нові транспортні технології, значні відстані, нові транспортні засоби, початок картографування тощо	Перехід до парової тяги, розвиток залізниць, судноплавства, спорудження судноплавних каналів	Нові транспортні та комунікаційні технології, інноваційні виробничі технології, розвиток сфери послуг та наукової діяльності
Підсистеми забезпечення	Розвиток картографії та навігації, нових платіжних засобів, кредитування, становлення сучасних держав	Ефект масштабу, вертикальна інтеграція, становлення майнових прав та кредитно-грошової політики, розвиток освіти та науки	Економія від суміщення, лібералізація освіти, логістичні інновації для полегшення руху, товарів, капіталу, послуг, інформації
Просторові структури	Розподіл праці, урбанізація, зростання міст, початок будівництва дорожньої інфраструктури	Масова урбанізація міських районів, зростання чисельності міського населення, поява структурних проблем з проживанням, інфраструктурою, проживанням, наявністю соціальних проблем (безробіття, охорона здоров'я, освіта тощо)	Конкуренція великих міст на глобальному рівні, зміна дислокацій виробництва і розподілу, зростання великих міст, збільшення концентрації капіталу в роздрібній торгівлі, фінансовій діяльності, високі вимоги до охорони довкілля, прискорене будівництво дорожньої інфраструктури

родня щороку, або близько мільйона в тиждень. Більше 90% цього зростання припадає на країни, які розвиваються, що підвищує інтенсивність навантаження на міську інфраструктуру, особливо громадський транспорт. До 2050 року 6,4 млрд чоловік, близько двох третин населення планети, будуть міськими жителями [9, с. 49].

Подібні демографічні зміни передбачають формування нових міських просторових структур, починаючи з малих міст та закінчуючи великими міськими агломераціями. Це також надає додаткової актуальності питанню щодо оптимального розміру міста з технічними обмеженнями щодо розвитку його інфраструктури (доріг, комунальних послуг, громадського транспорту, водопостачання і водовідведення, будівництва).

Значна кількість найбільших міст світу і міст з населенням понад 1 млн осіб є неблагополучними і неефективними в управлінні з точки зору оптимальності розмірів і розвитку інфраструктури.

2. Значущою тенденцією, що впливає на розвиток міського транспорту, є потужність наявної транспортної інфраструктури і потреби міських жителів у мобільності переміщення. Існує значна різноманітність міських форм, просторових структур і пов'язаних з ними систем міського транспорту, описаних, зокрема у [7, с. 51; 8, с. 304].

Поняття міських форм життєдіяльності відносяться до просторових відображень міських транспортних систем, а також тих фізичних інфраструктур, що опосередковують їх, і які спільно визначають специфіку просторового розташування міста.

На відміну від попереднього поняття, міські просторові структури відносяться до сукупності відносин, що впливають із міських форм і в їх основі лежать складні взаємодії людей, вантажів та інформації. Це поняття дозволяє оцінити, якою мірою конкретні міські структури взаємодіють з певними міськими транспортними системами, включаючи міський (комунальний, муніципальний) пасажирський транспорт.

Розвиток міських просторових структур і інших ознак економічної діяльності (технологій, що забезпечують функціонування їх підсистем) за етапами глоба-

лізації економічної діяльності і урбанізації показано в таблиці 1.

Згідно з представленою таблицею, міські райони як господарюючі суб'єкти перебувають під впливом сучасного етапу глобалізації. Оскільки ступінь глобалізації визначається різними технологічними і економічними ознаками, кожен з її етапів пов'язаний з різними міськими умовами, від невеликих міст-держав епохи меркантилізму (з XVI по XIX ст.), промислових міст (з XIX до середини XX сто.), до мегаполісів на початку XXI ст. Далекі плавання і подолання довгих відстаней були ключовими технологіями епохи меркантилізму, що дозволило сформувати глобальні торговельні мережі, які зв'язують європейські країни з Азією і Америкою [6].

Нові торгові мережі були доповнені досягненнями у сфері плавання на основі картографії та банківської платіжної системи. Збільшення просторової наближеності до основних торгових міст і початок поділу праці викликало зростання населення і збільшення розмірів міських поселень. Технічні інновації в епоху промислової революції спиралися на механізацію виробництва і зростання його мобільності. Це дозволило впровадити нові процеси і підсистеми їх забезпечення, засновані на принципах економії масштабу і вертикальної інтеграції виробництва за рахунок більш складної системи поставок. Суттєві зміни в інфраструктурі (наприклад, будівництво залізниць і телеграфних мереж), розвиток банківських та юридичних послуг були характерними ознаками індустріального етапу глобалізації та урбанізації економічної діяльності [1, с. 121].

Процес глобалізації є основною тенденцією сучасної епохи, який підтримується розширенням транспортних і телекомунікаційних систем, а також формуванням середовища, сприятливого для міжнародних операцій на етапі лібералізації торгівлі. Масштаби, інтенсивність і мобільність капіталу, товарів і послуг, людей та інформації стали головними організаційними і конкурентоспроможними ознаками розвитку міської просторової структури і транснаціональних корпорацій, діяльність яких ґрунтується на порівняльних перевагах за витратами та інноваційно-інвестиційним можливостям.

За ступенем розвитку транспорту міські просторові структури можуть бути класифіковані за рівнем централізації і кластеризації:

- за рівнем централізації міські елементи поділяються на більш або менш централізовані. У централізованих містах основна частка життєдіяльності здійснюється в центрах, а в децентралізованих — ближче до околиць. Основними рушійними силами централізації є органи державного управління, фінансові інститути, офіси великих транснаціональних компаній;

- за рівнем кластеризації міські елементи поділяються за числом і потужністю таких окремих міських кластерів, як промисловий кластер, кластери охорони здоров'я та освіти, науковий кластер, транспортно-логістичний кластер і т.д.

Географічне положення кожного міста значно варіюється за міськими формами просторових структур, які мають такі елементи, як транспортно-термінальні вузли і взаємозв'язки [1, с. 56]. Формування транспортно-термінальних вузлів пов'язано з просторовим накопиченням економічної діяльності та доступом до транспортної системи. Термінали, такі як порти, залізничні вокзали, аеропорти, автовокзали є важливими вузлами, навколо яких формується діяльність агломерату на місцевому чи регіональному рівнях. Вузли мають ієрархії, пов'язані з їх важливістю і внеском до обсягу міських функцій. Найбільш високу ієрархію мають такі вузли, як управління, роздрібна торгівля, фінансові послуги, а найменш високу — виробництво, розподіл, побутове обслуговування, комунальне господарство.

Під час підготовки цього дослідження ми виходили з розуміння, що взаємозв'язки — це елементи інфраструктури, що підтримують товарно-матеріальні і транспортні потоки від, до і між вузлами. Найнижчий рівень зв'язків включає в себе вулиці, які є визначальними елементами міської просторової структури. Існує ієрархія зв'язків від елементарного переміщення до регіональних автомобільних і залізничних доріг і до міжнародних зв'язків систем повітряного і морського транспорту. Залежно від характеру взаємозв'язків міські вузли та зв'язки забезпечують функціональну зв'язаність, під якою маються на увазі міські функції торгівлі, виробництва та телекомунікацій [13, с. 115].

Міський транспорт, таким чином, пов'язаний з просторовими формами, які варіюються в залежності від режиму їх використання. Місцеві географічні та історичні характеристики залишаються важливими факторами, що впливають на міські форми. У століття широкі автомобілізації і особистої мобільності все більше число міст розвивають свою просторову структуру, що збільшує залежність життєдіяльності населення і комерційних структур від моторизованого транспорту, зокрема, особистого автомобіля. Це спровокувало перехід від сітки вулиць до криволінійних і кластерних моделей, які зазвичай зустрічаються в приміських районах. Дисперсійна форма міської забудови і відповідне розташування вулиць міста має місце в багатьох різних типах міст.

3. Наступною тенденцією еволюції транспорту та міських просторових форм є набуття рис компактності центром міста. Так, багато сучасних міст успадкували міську форму з щільних міських ядер центру. Однак на іншому кінці спектру можна зустріти дисперсійні міські форми, які були створені відносно нещодавно і пов'язані з високим рівнем автомобілізації.

Важливу роль в економічній життєздатності населення, державних, муніципальних і комерційних організацій, а також в міських просторових структурах відіграють міські порти, аеропорти, залізничні та автовокзали як центри тяжіння і розподілу транспортних потоків [14, с. 79].

Еволюція транспорту і транспортних технологій, в цілому, привели до змін у міських просторових формах. У минулому, традиційні виробництва залежали від наявності централізованих робочих місць, транспортних і технологічних чинників, а сучасні виробництва, торгово-офісні центри, транспортно-логістичні центри розміщуються в приміських районах через більш низьку вартість будівництва і оренди. Таким чином, міські просторові структури перейшли від вузлової до багатовузлової форми, що зумовило розвиток міста і формування нових зв'язків з регіональними та глобальними суб'єктами економічної діяльності.

Різні частини міста мають неоднакову динаміку розвитку в залежності від його просторової структури. Ці зміни відбулися у відповідності з різними географічними та історичними процесами. Два процеси мали істотний вплив на формування сучасних міських просторових структур: дисперсна модель розвитку міст і децентралізація життєдіяльності. Це призвело до двох протилежних ефектів. По-перше, час на поїздки залишався відносно стабільним за тривалістю. По-друге, сполучення, як правило, здійснювалося автомобільним, а не громадським транспортом. Більшість транзитних доріг та інфраструктурних систем були розроблені для полегшення транспортного потоку між передмістями і містом, а не між передмістями. В результаті, приміські автомагістралі виявилися менш перевантаженими, ніж міські магістралі.

Хоча транспортні системи і моделі значно змінилися з плином часу, більшість людей знаходяться в дорозі 30—40 хвилин в одному напрямку. У всьому світі люди витрачають близько 1,2 години в день на поїздки на роботу при низькому або високому значенні мобільності. Різні технології транспорту пов'язані з різною швидкістю і потужністю переміщення. В результаті, міста, які в основному покладаються на немоторизований транспорт, як правило, відрізняються від міст з більш сучасним транспортом. Транспортні технології відіграють важливу роль в міських просторових формах для різних видів діяльності, а їх еволюція тісно пов'язана з місцевими умовами життєдіяльності, розвитком інфраструктури і інвестиційною активністю [1, с. 83].

Площа міст, що виділяється на транспорт, часто корелює з рівнем мобільності. До автомобільної ери близько 10% міської землі припадало на транспорт, а дороги призначалися для пішоходів. Як тільки збільшилися мобільність людей і вантажів, зросла частка міських районів для транспорту та його інфраструктури. Великі зміни в просторових формах міського транспорту спостерігаються між різними містами, різними частинами міста, центральними і периферійними районами. Основними компонентами просторових форм міського транспорту є пішохідні зони, дороги і парковки, велосипедні доріжки, транзитні системи громадського транспорту, транспортні термінали (порти, аеропорти, метро, автомобільні та залізничні станції тощо). Наприклад, багато транзитних систем такі, як автобуси

і трамваї, істотно скоротили частку дорожнього простору, що припадає на інші види транспорту, що призвело до створення дорожніх смуг руху, призначених для автобусів, на постійній чи тимчасовій (в годину пік) основі.

Просторове значення кожного виду транспорту змінюється в залежності від ряду факторів, у тому числі найбільш важливим є щільність. Крім того, кожен вид транспорту має унікальні ознаки продуктивності і характеристики використовуваного простору. Найбільш наочним прикладом є автомобіль, який вимагає простір для переміщення (частини дорожньої інфраструктури), але також використовує значну частину міського простору для стаціонарного розміщення. Таким чином, велика площа міського простору повинна бути виділена для розміщення автомобіля, коли він є економічно та соціально недоцільним. У великих міських агломераціях майже всі вільні місця для паркування на вулиці і районах середньої та вищої щільності зайняті упродовж дня. У містах Західної Європи дороги становлять від 10% до 20% міського простору, тоді як в інших країнах цей показник становить близько 6%, але швидко збільшується за рахунок автомобілізації [5, с. 79].

Урбанізація, крім усього іншого, характеризується зростанням числа поїздок в міських районах. Міста традиційно відповідають на зростання мобільності розвитком транспортних засобів, просторових форм та інфраструктури. У розвинених країнах світу міські просторові структури з точки зору використання автомобілів, діляться на чотири основні типи: повністю моторизовану мережу, яка залежить від кількості особистого автотранспорту населення міста; слабкий центр, де багато видів життєдіяльності знаходяться на периферії; сильний центр, який має високу щільність міських центрів з добре розвинутою системою громадського транспорту; мережу з обмеженим трафіком, переважно в центрі міста і в години пік.

Міський транспорт включає три широкі категорії перевезень: громадські, індивідуальні та вантажні перевезення. У той час як пасажирські перевезення є результатом численних індивідуальних рішень, заснованих на різних обґрунтуваннях, вантажні перевезення є результатом спільних рішень вантажовласників і поставальників транспортних послуг. У ряді випадків, пасажирські і вантажні перевезення доповнюють один одного, але іноді можуть конкурувати між собою.

Метою громадського транспорту є надання загальнодоступних послуг населенню в мобільності в певній частині міста. Його ефективність заснована на перевезеннях великої кількості пасажирів та досягненні економії на масштабі діяльності. Громадські перевезення здійснюються з використанням трамваїв, автобусів, тролейбусів, метро, електропоїздів і поромів [4, с. 64]. Індивідуальний транспорт надає послуги мобільності, яка є результатом особистого вибору засобів, як-от: автомобіль, ходьба, велосипед і мотоцикл.

Оскільки міста є домінуючими центрами виробництва, розподілу і споживання товарів, комерційна діяльність (індивідуальна, колективна) супроводжується великими вантажними перевезеннями. Ці перевезення в основному здійснюються автофургонами і їх переміщенням між виробництвами, розподільчими центрами, складами і організаціями роздрібною торгівлі.

Таким чином, швидкий розвиток міст, що відбувається в багатьох країнах світу, тягне за собою збільшення кількості пасажирів і вантажів, які прямують в міські райони. Перевезення, як правило, здійснюються на великі відстані, але досвід показує, що за останні сто років середній час у дорозі змінився не суттєво (від 1 до 1,2 години в день). Це означає, що споживачі послуг перевезення поступово перейшли до більш швидких видів транспорту і, отже, та сама відстань може бути подолана швидше. Були реалізовані на практиці більш ефективні технології транспортних засобів та інфраструктури, в результаті чого сформувалася велика різноманітність систем міського транспорту в світі. Розвинені країни пройшли три основні періоди розвитку міст, і кожен з них був пов'язаний з особливою формою міської мобільності (ходьбою, гужовим транспортом, електротранспортом, автотранспортом).

У науковій літературі мобільність розглядається в соціальному аспекті як проблема справедливості. Частка автомобілів у міських поїздах варіюється в залежності від міської просторової форми, соціального статусу громадянина, його доходів, якості послуг громадського транспорту та можливості парковки. Громадський транспорт є загальнодоступним для таких соціальних груп, як студенти, літні люди, малозабезпечені громадяни. Існують значні відмінності в мобільності в залежності від віку, доходів, статі та стану здоров'я.

Важливу роль у розвитку сучасних міст відіграє громадський транспорт (автобуси, тролейбуси, трамваї, метро, монорейкові залізниці) і комунальна (муніципальна) транспортно-дорожня інфраструктура. Громадський транспорт значно покращує якість життя в міських агломераціях, забезпечуючи безпечне, ефективне і економічне обслуговування пасажирів. Громадський транспорт служить як індивідуальним інтересам окремих громадян, так і колективним інтересам всього населення міста, збільшує особисті можливості і забезпечує особисту мобільність [4, с. 167].

Громадський транспорт та міські транспортні коридори є природними координаційними центрами для населення міста, забезпечують економічну і соціальну ефективність життєдіяльності, сприяють створенню сильних районних центрів, які є економічно стабільними, безпечними і продуктивними [3, с. 9]. Коли пасажирів використовують громадський транспорт для поїздок, то їх контакти з оточуючими стають більш тісними і зростає рівень комунікацій, а залежність від автомобілів знижується, що сприяє підвищенню рівня фізичної активності.

Громадський транспорт забезпечує економію суспільних витрат, включаючи поточні і одноразові. За розрахунками, наведеними у роботі [4], кожен рубль, інвестований в громадські транспортні проекти, приносить близько 6 руб. економічного ефекту, а кожен 10 млн руб., інвестовані в громадський транспорт, приносять щорічний дохід в 30 млн руб. [4]. Вважається, що нерухомість (житлові приміщення, комерційні будівлі та офіси), яка обслуговується громадським транспортом, цінується вище, ніж її аналогічні види, не доступні для громадського транспорту. Міський пасажирський транспорт сприяє державному і міському економічному зростанню, збільшує місцеву клієнтську базу для цілого ряду послуг (роздрібною торгівлі, підприємств громадського харчування, медичних установ, закладів

освіти, побутових послуг тощо). Такий вид транспорту оживляє райони проживання, збільшує соціальну взаємодію і пішохідну активність, підвищує безпеку, а також допомагає створити відчуття комфортних умов проживання. Так, вважається, що до 2025 року 20% населення розвинених міст буде старше 65 років, і багато хто з них будуть не в змозі управляти особистими автомобілями, що є додатковим драйвером зростання послуг громадського транспорту [11, с. 61].

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження було здійснено аналіз тенденцій формування міського транспортного середовища в Україні і виявлено їх фундаментальні властивості, а саме: 1. Процес глобалізації є основною тенденцією сучасної епохи, який підтримується розширенням транспортних і телекомунікаційних систем, а також формуванням середовища, сприятливого для міжнародних операцій на етапі лібералізації торгівлі. 2. Урбанізація є одним з найважливіших трендів економічних і соціальних змін сучасності і яка, своєю чергою, набула відповідного статусу в результаті синергії трьох основних демографічних тенденцій: природний приріст населення; міграції сільських жителів у міста, особливо в країнах, що розвиваються; міжнародної міграції у великі міста. 3. Значущою тенденцією, що впливає на розвиток міського транспорту, є потужність наявної транспортної інфраструктури і потреби міських жителів у мобільності переміщення. 4. Тенденцією еволюції транспорту та міських просторових форм є набуття рис компактності центру міста, адже еволюція транспорту і транспортних технологій призвели до змін у міських просторових формах.

Всі розглянуті тенденції і чинники формування міського транспортного середовища обумовлюють актуальність дослідження стану і перспектив розвитку міського громадського транспорту в Україні, що і визначає перспективи подальших наукових досліджень.

Література:

1. Аксенов И.М. Маркетинг пассажирских перевозок / — К.: Основа, — 2016. — 212 с
2. Аксёнов И.М. Маркетинг на объектах транспорта [Текст]: монография / И.М. Аксёнов. — Нежин: Издательство "АспектПоліграф", 2016. — 336 с.
3. Герами В.Д. Концепции формирования системы городского пассажирского общественного транспорта [Текст] / В.Д. Герами // Автотранспортное предприятие. — 2009. — Май. — С. 8—11.
4. Ефремов И.С., Кобозев В.М., Юрин В.А. Теория городских пассажирских перевозок. — М.: Высш. шк., 1980. — 535 с.
5. Ігнатенко О.С. Пасажирські перевезення / За ред. О.С. Ігнатенко, В.С. Маруніча — К.: НТУ, 2017. — 265 с.
6. Кашканов В.А. Організація автомобільних перевезень / В.А. Кашканов, А.А. Кашканов, В.В. Варчук. — Вінниця: ВНТУ, 2017. — 139 с.
7. Костюк В.О. Техніко-економічний аналіз діяльності підприємств міського господарства / В.О. Костюк. — Харків: ХДАМГ, 2010. — 145 с.
8. Крісенко О.В. Конкурентоспроможність транспортних послуг для населення в містах // Вісн. НАДУ. — 2004. — Вип. 3. — С. 301—307.

9. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність: [монографія] / Г.Ю. Кучерук. — К.: ДЕДУТ, 2016. — 205 с

10. Маруніч В.С., Шморгун Л.Г. та ін. Організація та управління пасажирськими перевезеннями. — К.: Міленіум, 2017. — 528 с.

11. Рассел Дж. Список стран по ВВП (ППС) на душу населения [Текст] / Дж. Рассел. — М.: Книга по Требованию, 2012. — 136 с.

12. Рейцен Є.О. Транспортні системи міст. — К.: КНУБА, 2011. — 64 с.

13. Тойменцева И.А. Стратегическое планирование транспортных услуг [Текст] / И.А. Тойменцева // Вестн. Самар. гос. экон. ун-та. — Самара, 2009. — № 12 (62). — С. 112—117.

14. Трубина Е. Город в теории [Текст] / Е. Трубина. — М.: Новое лит. обозрение, 2011. — 520 с.

References:

1. Aksekov, Y.M. (2016), *Marketing of passenger transportation*, Osnova, Kyiv, Ukraine.
2. Aksekov, Y.M. (2016), *Marketing at transport facilities*, AspektPolihraf, Nezhyn, Ukraine.
3. Heramy, V.D. (2009), "Concepts of formation of urban passenger public transport system", *Avto-transportnoe predpriyatie*, vol. Traven', pp. 8—11.
4. Efremov, Y.S. Kobozev, V.M. Yurin, V.A. (1980), *Teoriya gorodskih passazhirskih perevozok* [Theory of urban passenger traffic], Vyssh. Shk, Moscow, Russia.
5. Ihnatenko, O.S. (2017), *Pasazhyrs'ki perevezennia* [Passenger transportation], NTU, Kyiv, Ukraine.
6. Kashkanov, V.A. Kashkanov, A.A. Varchuk, V.V. (2017), *Orhanizatsiia avtomobil'nykh perevezhen'* [Organization of road transportation], VNTU, Vinnytsia, Ukraine.
7. Kostyuk, V.O. (2010), *Tekhniko-ekonomichnyy analiz diial'nosti pidpriemstv mis'koho hospodarstva* [Feasibility study of the activity of urban enterprises], KhDAMH, Kharkiv, Ukraine.
8. Krisenko, O.V. (2004), "Competitively help transport hearing for people in cities", *Visn. NADU*, vol. 3, pp. 301—307.
9. Kucheruk, H.Yu. (2016), *Yakist' transportnykh posluh: upravlinnia, rozvytok ta efektyvnist'* [Quality of transport services: management, development and efficiency], DETUT, Kyiv, Ukraine.
10. Marunych, V.S. Shmorhun, L.H. (2017), *Orhanizatsiia ta upravlinnia pasazhyrs'kymy perevezenniamy* [Organization and management of passenger transportation], Milenium, Kyiv, Ukraine.
11. Rassel, Dzh. (2012), *Spisok stran po VVP (PPS) na dushu naselenija* [List of countries per capita GDP (PPP)], *Kniga po Trebovaniju*, Moscow, Russia.
12. Rejtsen, Ye.O. (2011), *Transportni systemy mist* [Transportation systems of cities], KNUBA, Kyiv, Ukraine.
13. Tojmenceva, I.A. (2009), "Strategic planning of transport services", *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo jekonomicheskogo universiteta*, vol. 12 (62), pp. 112—117.
14. Trubina, E. (2011), *Gorod v teorii* [City in theory], *Novoe lit. obozrenie*, Moscow, Russia.

Стаття надійшла до редакції 03.09.2019 р.