

6. William B. Gartner. A Conceptual Framework for Describing the Phenomenon of New Venture Creation. The Academy of Management Review Vol. 10, No. 4 (Oct., 1985), pp. 696-706. Published By: Academy of Management
7. Regulatory Review Journal, 2022 [Електронний ресурс]. –Режим доступу: <https://www.theregreview.org/2022/12/30/top-regulatory-news-of-2022/>
8. Government Policy Institute, 2021). [Електронний ресурс]. –Режим доступу: <https://igpp.org.uk/>
9. Mark Jacob Goedkoop, I. de Beer etc. Methodology Report Product Social Impact Assessment 2020 [Електронний ресурс]. –Режим доступу: https://www.researchgate.net/publication/348233514_Methodology_Report_Product_Social_Impact_Assessment_2020

СВІТОВІ ТРЕНДИ РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

В. О. ПРИЙМАК, аспірант

*Харківський національний університет міського
господарства імені О. М. Бекетова*

Війна в Україні створила окремих, відмінний від усього іншого світу, порядок денний розвитку науки, промисловості, суспільства, міжнародних відносин, торгівлі. Транспорт, зокрема громадський транспорт, не залишився осторонь цих змін. Після закінчення війни його треба буде відновлювати паралельно зі всіма іншими галузями господарства. Відновлення громадського транспорту треба буде ставити на «нові рейки», тобто не повертатись до радянських часів з їхньою плановою економікою, а звертаючи увагу на великий закордонний досвід розвитку транспортних систем, втілювати передові ідеї щодо його розвитку.

В рамках даних тез лише перелічимо світові тренди розвитку громадського транспорту та дамо короткі пояснення та рекомендації комунальним транспортним підприємствам щодо розвитку підприємницької активності в середині них задля підвищення власних прибутків та окреслення напрямків виходу із галузевої фінансової кризи, що затягнулася.

На думку світових лідерів з економіки транспорту існує п'ять основних трендів щодо розвитку міського громадського транспорту:

- створення сталих механізмів фінансування;
- заміна застарілих транспортних одиниць на нові, що використовують в якості рушійної сили – електроенергію;
- просторова доступність громадського транспорту;
- раціональна побудова транспортних мереж;
- впровадження інновацій.

Для реалізації перелічених світових трендів розвитку громадського транспорту Україні буде потрібно мати такий управлінський апарат, що не зволікатиме сміливих кроків та не злякається змін та впровадження непопулярних на перший погляд заходів. Створення в Україні транспорту майбутнього вимагатиме заміни моделі його фінансування, коли збитки

комунальних підприємств транспорту покриваються різними видами дотацій із місцевих (рідше – державного) бюджетів. Комунальним транспортним підприємствам не вистачає, з одного боку, механізмів дотримання раніше розроблених та невтлених в життя договорів про транспортну роботу, а, з іншого, самостійності в прийнятті рішень зокрема з підвищення власної підприємницької активності.

Отже, для створення сталих механізмів фінансування громадського транспорту необхідно, щоб замовник (міські ради) сплачував виконавцю (комунальним або приватним підприємствам громадського транспорту) кошти за виконану транспорту роботу – кількість виконаних вагоно- (тролейбусо)-кілометрів за певний період часу, або простішими словами – за перевезення певної кількості пасажирів за певним маршрутом, певним рухомим складом на визначену кількість кілометрів. Це змусить міську владу кожного міста, де є громадський транспорт, оптимізувати мережу громадського транспорту, налагодити його рух строго за розкладом, прибрати дублюючи маршрути, навести лад з оплатою за користування громадським транспортом.

Щодо заміни застарілих та знищених агресором транспортних одиниць на нові, що використовують в якості рушійної сили електроенергію, потрібно закуповувати переважно електробуси, тролейбуси з автономним ходом та нові економічні з точки зору використання електроенергії трамваї та не забувати про розвиток інфраструктури до них.

З цієї тенденції впливає інша – повсюдна доступність громадського транспорту. Треба розвивати не тільки прибуткові маршрути, а й маршрути, що з'єднують найвіддаленіші куточки проживання громадян з популярними містами тяжіння населення. Ось тут в пригоді стають засоби мікромобільності та сервіс маршрутів на замовлення (про специфіку їх використання докладно описано в попередніх наших роботах).

Як відомо, увесь світ рухається у напрямку розвитку засобів пересування. І один із аспектів – поступовий (але прискорений) перехід від володіння автомобілем до користування громадським транспортом. Розвиток доступного та зручного громадського транспорту це, перш за все, зниження власних витрат на транспортування, зменшення заторів на автошляхах та скорочення рівня викидів в міське повітря.

Є ще кілька світових трендів, що позитивно впливають на розвиток громадського транспорту. Це і якість дорожнього покриття, і відстеження пасажиропотоків, і відокремленні лінії для громадського транспорту, і раціональне розташування зупинок, і прибирання автошляхів, зокрема в зимовий період, але не тільки, і системи безбаластної будови трамвайних колій тощо.

Українському громадському транспорту потрібні зміни на законодавчому та інституціональному рівнях, заміна підходів до транспортного планування та управління транспортом. Україні загалом потрібна реформа громадського транспорту, особливо зараз, з новими викликами, що принесла війна. Україні потрібно створити чітку дорожню карту розвитку галузі, щоб бути не лише споживачами чужого контенту, але й ініціаторами інноваційних рішень, адже у

нас є потужний сектор ІТ, що може надати (і надає) нашій країні конкурентні переваги.

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Г. В. ЗАПОРОЖЕЦЬ, к.е.н., доц.

Є. С. КРАСНОКУТСЬКИЙ, аспірант

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова*

За останні роки сфера послуг завоювала стійкі позиції у світовій економіці. У багатьох країнах зростає обсяг і частка послуг у ВВП, збільшується чисельність працівників, розвивається міжнародна торгівля послугами. Вплив цих змін настільки великий, що сучасну економіку сьогодні називають сервісною або сервісною економікою. Незважаючи на те, що значення сфери послуг у світовій економіці та тенденції до її зростання стали очевидними лише в останні роки минулого століття, це було передбачено експертами раніше. В Україні, яка стрімко інтегрується у світову економіку, особлива увага приділяється розвитку транспортної інфраструктури [1].

Для сучасного суспільства характерна персоналізація споживчого попиту. Попит на різноманітні послуги визначає тенденцію до розширення асортименту послуг. Тенденція до збільшення частки доходів від послуг у ВВП була виявлена в окремих країнах у 60-70-х роках ХХ ст. Рівень розвитку сфери послуг в окремих країнах сильно відрізняється. За цим показником (частка ВВП) та диференціацією темпів зростання за останні 30 років усі країни можна поділити на п'ять груп (табл. 1).

Таблиця 1 - Групування країн за часткою послуг у ВВП (у %) (розроблено автором)

№	Частка послуг у ВВП країни, %	Країни
1.	Вища – 75 %	Країни з перевагою в економічній структурі - Сполучені Штати Америки, Данія, Німеччина, Бельгія, Франція, Нідерланди, Люксембург, Велика Британія, Кіпр, Мальта, Монако, Австралія, Канада та ін.
2.	Вища – 70 %	Країни, де розвиток сфери послуг вважається основним напрямом економічного розвитку - Австрія, Фінляндія, Італія, Іспанія, Норвегія, Швеція та ін.
3.	Вища – 60 %	Країни з економічною структурою переваги в туризмі – Греція, Йорданія, Ямайка, Коста-Ріка, Колумбія, Марокко, Чилі, Туніс та ін.
4.	Нижня – 50 %	Країни із зростанням цього показника – Мексика, Іран, Бурунді, Гана, Ботсвана, Малі та ін.
5.	Нижній – 20 %	Країни з низьким рівнем за цим показником – Ангола, Замбія, Непал, Болівія та ін