



УДК 338.47

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ І ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ЕЛЕМЕНТІВ ТРАНСПОРТНОЇ СКЛАДОВОЇ ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ ДОБРОВІЛЬНОГО ОБ'ЄДНАННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД

Вадим Ратинський; Ольга Гагалюк

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя,
Тернопіль, Україна

Резюме. Аналіз розвитку управління транспортом в умовах добровільного об'єднання територіальних громад має вирішальне значення для розуміння проблем, з якими стикається економіка в цілому. В межах України потенціал для зростання і розвитку є досить перспективним. Розширення зовнішньої торгівлі серед більшості Європейських країн, таких, як Польща, Чехія призвело до збільшення попиту на ефективніші перевезення. Проаналізовано проблеми та перспективи в транспортній галузі України в умовах добровільного об'єднання територіальних громад. Це було досягнуто за рахунок використання вторинних джерел даних. Основними проаналізованими проблемами були: відсутність узгодженого повітряного транспорту, політика, слабке управління, застарілі об'єкти, незахищеність, транспортні аварії, погані дороги через відсутність технічного обслуговування, слабке функціонування залізничних систем та інші. Досліджено, що радикальні заходи полягатимуть у застосуванні повного підходу до планування та управління повітряним, автомобільним, залізничним і водним транспортом в умовах добровільного об'єднання територіальних громад. Лише тоді бажана мета економічного відновлення буде досягнута.

Ключові слова: транспорт, національна економіка, державне управління, залізничний транспорт, транспортна інфраструктура

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2019.03.023

Отримано 12.03.2019

Постановка проблеми. Транспорт є однією з найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби народного господарства та населення в усіх видах перевезень. Транспортна система є однією з базових галузей економіки, стабільне функціонування якої забезпечує необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, цілісності держави, підвищення рівня життя населення. На сьогодні транспортний сектор України – це значний і важливий сегмент для економіки країни. Адже ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи є рухомою силою для загального розвитку країни. Розвиток інтеграційних процесів та зростання конкуренції на ринку транспортних послуг, вимагає нових підходів до розвитку транспортних відносин, створенню нових технологій та підвищенню якості послуг [10, с. 90].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню ролі транспортної галузі в національній системі економіки, особливостей її розвитку та механізму державного регулювання транспортної галузі присвячені праці таких вчених, як Корнійко Я. Р. [7], Круць А. В., Лагоденко П. І. [8], Матійко С. А. [9], Савчук О. В. [11] та ін. Науковці всебічно вивчали питання розвитку транспортного комплексу, проте, невирішеними залишається низка питань щодо значення транспортної галузі на території України та впливу різних видів транспорту й проблем зазначеної системи на розвиток вітчизняної економіки.

Метою статті є визначення ролі транспортної галузі в системі національної економіки України в умовах добровільного об'єднання територіальних громад та шляхів

удосконалення державного управління транспортної галузі для забезпечення стабільного розвитку економіки, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях захисту економічних інтересів України у світовій економічній системі.

Виклад основного матеріалу. Розуміння розвитку управління транспортом в умовах добровільного об'єднання територіальних громад є ключовим для розуміння проблем, що стоять перед транспортною галуззю країни в цілому. В Україні потенціал для зростання та розвитку економіки є досить перспективним. Розширення зовнішньої торгівлі серед більшості європейських країн призвело до збільшення попиту на ефективніші перевезення. Розширення міжнародної торгівлі в цих регіонах вимагає великої уваги до транспортної галузі. Перевезення є важливою частиною людської діяльності. Вони є основою всіх соціально-економічних взаємодій. У багатьох країнах, що розвиваються, відсутність транспортних засобів часто перешкоджає швидкому економічному розвитку. Добра транспортна система має важливе значення для підтримки економічного зростання та розвитку. Погані дороги, неактуальні автопарки, застралі поїзди, переповнені літаки, перевантажені порти є спільними рисами країн, що розвиваються. Серед основних проблем є невідповідні керівники та інженери транспорту, реструктуризація капіталу та бюрократія, неефективні правила дорожнього руху. Як правило, транспортування є фактичним фізичним переміщенням людей і товарів з одного місця в інше. Основні транспортні засоби виконують транспортування людей та товарів. Ці засоби розвивалися протягом часу існування людини на планеті. Повітряні перевезення є відносно більш сучасними засобами перевезення з винаходом авіатранспорту в минулому столітті. До цього часу суспільство перевозило себе і товари на суші за допомогою тварин, на колесах (за допомогою тварин) і за допомогою більш сучасних автомобілів та поїздів. Подорож водою така ж стародавня, як і сучасна цивілізація. Адже з винаходом кораблів пов'язують розвиток торгівлі та обміну, і як наслідок, настали значно полегшені умови між регіонами по всьому світу через водний транспорт. Повітряні перевезення не тільки допомагали руху людей і товарів, але й були важливою складовою вивчення суспільством Всесвіту і сприяння розвитку комунікації. Не можна забувати, що трубопроводи однаково сприяли транспортуванню сирих і готових рідких матеріалів, таких, як сира нафта, яка є основним економічним ресурсом і одним з найприбутковіших інструментів для іноземних компаній, які заробляють валюту по всьому світу.

Дорожні перевезення мають свою історію. Їхня гнучкість і здатність створювати доступність до найменших одиниць землекористування дає велику перевагу й допомагає у розвитку місцевої економіки. В Україні дорожні перевезення є найпоширенішою і найбільш широко використовуваною формою транспортування. Вона передбачає використання велосипедів, мотоциклів, візків, автомобілів, автобусів, вантажівок, причепів, танкерів тощо для переміщення людей, товарів і послуг з одного місця в інше, де вони потрібні. Досягнення успішного підприємництва, особливо в Україні, в умовах добровільного об'єднання територіальних громад, не можуть бути досягнуті, якщо транспорт, який є важливим компонентом глобалізації, економічного зростання та розвитку, неналежним чином розвивається. Це дослідження є спробою оцінити проблеми та перспективи, які існують у транспортній галузі України в умовах добровільного об'єднання територіальних громад.

Повітряний транспорт. Послуги авіакомпаній розглядаються як справжній інструмент глобалізації та ринкової експансії, політичної, культурної інтеграції та підвищення цільового значення. Повітряні служби дають можливість багатонаціональним установам, корпораціям та компаніям працювати на віддалених ринках, які розвиваються швидкими темпами. Це полегшує конкуренцію між галузями, що призводить до ефективності, інновацій, розвитку підприємництва, підвищення

доходів та продуктивності. Цей вид транспорту суттєво змінив глобальний ланцюжок поставок і полегшив швидкий і реальний рух товарів і послуг у всьому світі. Аналогічно, політична та культурна інтеграція народів світу значно розширилися через договори про відкрите небо між країнами світу, що створюють політичне, культурне співробітництво й оптимальну дипломатію. Кількість напрямків перельотів у всьому світі були значно розширені, оскільки доступність напрямків польотів значно покращилася. Зокрема, політичні втручання та інновації, такі, як дерегуляція та лібералізація, рекапіталізація, інституційні рамки, а також глобалізація вплинули на послуги авіакомпаній в Україні. Наприклад, дерегуляція послуг повітряного транспорту призвела до зростання кількості міжнародних компаній, які надають послуги повітряного транспорту в Україні. Аналогічним чином, інституційна реструктуризація та реформи урядових установ створили режим ефективності та результативності, який вплинув на операції повітряного сполучення в Україні. Крім того, політика уряду щодо всіх авіакомпаній, які працюють у країні, призвела до консолідації інвестиційного портфеля більшості авіакомпаній, що призводить до злиття та придбання авіакомпаній, придбання нових літаків, розширення маршрутів та капіталу. Без сумніву, це принесло нову парадигму конкуренції, інновації, що вплинули на надання послуг серед операторів авіакомпаній в Україні. Але емпіричний аналіз сприйняття пасажирів послуг авіакомпаній в Україні ще вивчається. У цьому світлі це дослідження пропагує емпіричне дослідження служб авіакомпаній в Україні та перевіряє вплив на користувачів послуг.

Безперечно, важливість послуг авіакомпаній у збільшення руху пасажирів, вантажів і розвитку пасажиропотоків в Україні не може бути переоціне, адже робота авіакомпаній в країні до певної міри покращилася. Це поліпшення, як правило, пов'язане з концепцією дерегуляції та глобалізації, що спричиняє режим конкуренції серед операторів авіакомпаній. Справді, варто зазначити, що послуги авіакомпаній покращилися в умовах використання концепцій глобалізації та дерегуляції в Україні.

До дерегуляції ринок авіакомпаній України характеризувався нерегулярними та неефективними послугами, а також низькою орієнтацією на результат. Споживача залишили на виборі МАУ (ПрАТ «Міжнародні Авіалінії України»/Ukraine International Airlines), оскільки альтернатив не існує, існували обмежені учасники та не пропонувалося жодних варіантів незалежно від якості наданих послуг. Це були переважні особливості, які характеризували послуги авіакомпаній в Україні до дерегуляції. Однак після дерегуляції авіакомпанії в Україні стали свідком нової ери зростання і просування. Режим дерегуляції запропонував підвищений інтерес і інвестиції в більш спокійній українській авіаційній промисловості. Оскільки на ринок вийшло ще кілька авіакомпаній, наприклад, Ryanair, Wizzair та багато інших, збільшилися інвестиції в парки авіації, щоб вийти зі старих і ризикованих проектів. Запропоновані послуги свідчили про поштовх, оскільки ринкові інновації залучили більше пасажирів. Наслідком цього є виникнення різноманітних послуг для всіх категорій повітряних мандрівників, які ніколи не були особливістю галузі. Крім того, повітряне сполучення на вітчизняному та міжнародному терміналах зафіксувало величезні зміни в порівнянні зі старими показниками. У 2017 році вітчизняними авіаційними підприємствами забезпечено зростання основних економічних показників діяльності галузі.

Упродовж звітнього 2017 року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень здійснювали польоти 32 вітчизняні авіакомпанії, якими виконано 93,0 тис. комерційних рейсів, що забезпечило зростання порівняно з 2016 роком на 17 відсотків. При цьому, за статистичними даними кількість перевезених пасажирів збільшилася порівняно з попереднім роком на 27,5 відсотка та склала 10555,6 тис. чоловік. Разом з цим, обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 11,4 відсотка та склали 82,8 тис. тонн. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 27,6 відсотка

та становили 16498,9 тис. чоловік [3]. Крім того, іноземні авіалінії використовують термінали країни як центри для польотних операцій всередині континентів і без них. З іншого боку, внутрішні операції авіапідприємств виграли від дерегуляції та приватизації, оскільки консорціум інвестував у розвиток терміналів. Покращені об'єкти та зручності, що пропонуються в новому терміналі, породжували поліпшені послуги для пасажирів.

Авіакомпанії в Україні після дерегуляції засвідчили поліпшення стандартизованих послуг порівняно з періодом до дерегуляції. Він може внести свій внесок в економіку безпосередньо через доповнення капіталу за рахунок збільшення транспортної інфраструктури. Транспорт забезпечує артерії, через які економічне життя людей, інформація й сировина, а також готові продукти можуть бути переміщені з одного місця в інше.

Проблеми, що стоять перед повітряним транспортом, мають економічні й управлінські причини та наслідки, які включають:

По-перше, занедбані об'єкти в аеропортах країни створюють Україні поганий імідж і, таким чином, інвестори з-за кордону не бажають і не намагаються прийти й інвестувати в країну. Крім того, з ослабленою безпекою ці ж інвестори побоюються приїзду в країну. Таким чином, Україна втратила багато іноземних інвестицій, що негативно вплинуло на економіку в цілому.

По-друге, зменшення довіри пасажирів до внутрішніх авіаліній призводить до обмежених подорожей повітрям. Тому багато часу витрачається, коли використовуються інші транспортні засоби, а в бізнесі час – це гроші. Пасажири бояться подорожувати повітряним транспортом через авіакатастрофи і вдаються до використання автомобільного транспорту, який також має високий рівень аварійності, що призводить до втрат життя та власності.

По-третє, проблеми, з якими стикаються авіатранспортні сектори економіки, які, значною мірою покладаються на повітряні перевезення зростають, і як наслідок, спостерігається негативний вплив на економіку. Крім того, внутрішні авіалінії не могли виграти ділові контракти, що передбачають перевезення вантажів і пасажирів.

По-четверте, раптове і тривале закриття аеропортів, особливо міжнародних, є великою економічною та політичною втратою з точки зору доходів, які збираються місцевими органами влади, та втрат місцевих підприємств в аеропортах. Призупинення прямих польотів іноземними авіакомпаніями є ще однією економічною втратою.

По-п'яте, проблеми повітряного транспорту свідчать про вітчизняних керівників як про поганих менеджерів, які не можуть вміло підтримувати і прибутково керувати державними корпораціями, а, отже, змушені приєднуватися до іноземців.

По-шосте, проблема поганого управління створює стійку кризу в вітчизняній галузі цивільної авіації, яка негативно впливає на економіку. Ці питання необхідно вирішувати з допомогою підприємницької діяльності, особливо у країнах, що розвиваються.

Автомобільний транспорт в Україні. Проблеми, з якими стикається автомобільний транспорт в Україні, включають:

- Поганий менеджмент – керівним органом є Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) – центральний орган виконавчої влади [1], забезпечує реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами [2]. Кабінет Міністрів України спрямовує і координує діяльність Укравтодору через Міністра інфраструктури України [4]. Укравтодор відповідає за стан автомобільних державних доріг в Україні, протяжність яких становить 169,5 тис. км., з них з твердим покриттям – 165,8 тис. км. За стан цих доріг відповідає Державне агентство автомобільних доріг України [6]. Ще в Україні є 250 тис. км вулиць міст, за стан яких відповідають місцеві органи влади [2]. Також є відомчі й

внутрішньогосподарські дороги. Щоправда, в країні є певні місця, де ви не можете плавно рухатися. Громади відірвані одна від одної, і торгівля між громадами ускладнена. Існує потреба в послідовній політиці, яка забезпечить належне обслуговування наших доріг.

- Безпека – згідно з офіційною статистикою поліції [4], за останні кілька років в Україні суттєво зменшилась кількість загиблих у дорожніх аваріях. Найбільше жертв за останні десятиліття було в 2007 році, коли у ДТП загинули 9574 людини. До 2013 року цей показник поступово впав до 4483 людей, а 2016 року кількість жертв була найнижчою – 3410 людей. Але в 2017 році поліція відрпортувала про невелике зростання смертей у ДТП – загинули 3432 людини. Тенденція ж 2018 року свідчить, що показник смертності на дорогах цього року суттєво зменшився. За перше півріччя загинули 1237 людей. Тобто за результатами року показник є нижчим трьох тисяч. Багато українців упевнені в тому, що ситуація на українських дорогах чи не найгірша у світі. Проте сухі цифри статистики цього не підтверджують. Дослідницька організація World life expectancy [5] на основі даних Світової організації охорони здоров'я склала рейтинг країн за смертністю у ДТП. Для цього вони вирахували кількість смертей в аваріях на 100 тисяч населення. Згідно з останніми даними, показник України становить 9,11 смертей на 100 тисяч населення. При цьому дослідники віднесли Україну до країн з «низькою» кількістю смертей у ДТП. У рейтингу Україна посідає 131 місце. На першому місці перебуває Зімбабве з 75 смертями на 100 тисяч населення, а найкращі позиції – 182 та 183 місця – ділять Швеція та Мікронезія, у яких показник смертності трохи перевищує 2 людини на 100 тисяч. У Європі гірші за українські показники мають Боснія і Герцеговина, Албанія, Литва, Білорусь і Молдова. Трохи кращі показники у Чорногорії, Латвії, Хорватії та Польщі. Втім, більшість європейських країн мають суттєво нижчий показник смертності, ніж Україна. У цьому дослідженні Росію, Грузію та Вірменію віднесли до Азії. У Росії майже вдвічі гірший за український показник – 15,85 смертей на сто тисяч населення, у Грузії – 10,68, а Вірменії – 14,52. Загалом тільки дві країни колишнього СРСР – Латвія та Естонія – у рейтингу перебувають вище України. Показово, що показник смертності у ДТП в Україні менший, ніж у США. Там гинуть у середньому 10,04 людини на сто тисяч населення.

- Інші проблеми включають застарілу природу транспортних засобів, які працюють на наших дорогах, тощо.

Політична нестабільність, відсутність послідовності урядової політики та обмеження ресурсів країни були класифіковані як загальні проблеми, оскільки їхній вплив виходить за рамки сфери логістики й поширюється на всі сторони нації. Протягом багатьох десятиліть Україна не користувалася будь-яким терміном політичної стабільності. Як наслідок, країна не спромоглася планувати і дотримуватися жодного довготермінового національного економічного порядку. Незалежно від їхньої відносної гідності та важливості, політика, прийнята у вихідному режимі, майже завжди змінюється. Власні інтереси осіб, які приймають рішення, а не питання національного інтересу часто визначають цілі та пріоритети політики. Отже, проекти, що здійснюються з метою модернізації інфраструктури, часто відкидаються на половині шляху. Існує необхідність швидко діяти у цьому напрямку, адже підприємництво може бути успішним лише в країнах, що розвиваються.

Результати й аналіз. На основі проведеного вище аналізу та переглянутої літератури розглянуто питання та проблеми транспортної галузі України:

- Відсутність належної координації та регулювання.
- Відсутність складних методів управління серед транспортних компаній.
- Проблеми з інформаційно-комунікаційними технологіями.
- Відсутність кваліфікованої робочої сили.

- Негнучка бюрократія.
- Недостатнє фінансування.
- Корупція.

Проблеми інфраструктури, особливо в таких напрямком:

- ✓ Уряд є головним фінансистом інфраструктури проекту.
- ✓ Щорічні бюджетні асигнування недостатні для задоволення попиту на інфраструктуру країни.
- ✓ Процес виділення бюджету на реабілітацію існуючої інфраструктури є повільним, недостатньо чітким та неефективним.
- ✓ Розриви потенціалу існують для розроблення проектів, операцій з управління й технічним обслуговуванням.

Класифікація вищезгаданих питань і проблем дуже важлива для визначення поступального шляху вперед, який є вирішальним та критичним для досягнення ефективності в транспортній галузі. Як зазначалося раніше, транспортна галузь має вирішальне значення для розвитку як внутрішньої, так і міжнародної торгівлі.

Висновки. Транспортна система є важливою частиною людської діяльності. Вона є основою всіх соціально-економічних взаємодій, жодне з двох місць не може ефективно взаємодіяти без використання транспорту. У багатьох країнах, що розвиваються, таких як, Україна, недостатні транспортні системи часто є нормою, а не винятком. Тому добра транспортна система дуже важлива для підтримки та гарантування економічного зростання й розвитку. Проблеми транспорту, які включають погані дороги, застарілі автопарки, малофункціональні поїзди, літаки та перевантажені ділянки перешкоджають вільному переміщенню товарів та послуг, що ще більше уповільнює економічне зростання та розвиток. Для досягнення максимального результату в транспортній галузі необхідно:

- 1).вживати рішучі заходи щодо модернізації повітряного, автомобільного, залізничного та водного транспорту;
- 2).питання, сформульовані в цьому дослідженні, мають вирішуватися серйозно з боку політиків, щоб досягти бажаних цілей;
- 3).підхід до вирішення проблем, що виникають у транспортній галузі, слід розглядати з цілісної точки зору й вирішувати їх у сукупності;
- 4).слід заохочувати дослідження та розробки. Досвідчені науковці повинні бути включені у вирішення й управління питаннями, що стосуються людського капіталу. Це сприятиме підвищенню професіоналізму в цій галузі та сприятиме досягненню поставлених цілей;
- 5).необхідно заохочувати постійну програму професійного розвитку для зміцнення потенціалу та забезпечення якості в промисловості.

Conclusions. In conclusion, you can see that the transport system is an important part of human activity. It is the basis of all socio-economic interactions, and neither of these two places can effectively interact without the use of transport. In many developing countries such as Ukraine, inadequate transportation systems are often the norm and not the exception. Therefore, a good transport system is very important for maintaining and guaranteeing economic growth and development. Transport problems, which include bad roads, outdated fleets, low-capacity trains, airplanes and overloaded areas, impede the free movement of goods and services, further slowing economic growth and development. To achieve maximum results in the transport industry, it is necessary:

- 1) To take decisive measures for the modernization of air, road, rail and water transport;
- 2) The questions formulated in this study must be addressed seriously by politicians in order to achieve the desired goals;

- 3) The approach to solving problems that arise in the transport industry should be considered from an integral point of view and solve them together;
- 4) Research and development should be encouraged. Experienced scholars should be involved in solving and managing issues relating to human capital. This will increase the professionalism in this field and will contribute to the achievement of the goals;
- 5) There is a need to encourage a permanent professional development program to strengthen capacity and quality in the industry.

Список використаної літератури

1. Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України № 370/2011 від 6 квітня 2011 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/370/2011>.
2. Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439 (процитовано 31 січня 2018). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF>.
3. Статистичні дані в галузі авіатранспорту Авіатранспорт Аналітика. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>.
4. Управління безпеки дорожнього руху (статистика аварійності в Україні за 2007–2018 рік). URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
5. World road traffic accident report. URL: <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report>.
6. Плани ремонтів доріг на 2017 рік. Державне агентство автомобільних доріг України. 2.03.2017. URL: http://ukravtodor.gov.ua/press/news/plany_remontiv_dorih_na_2017_rik.html.
7. Корнійко Я. Р. Сучасний розвиток транспортної системи України. Наукові журнали Національного Авіаційного Університету. URL: <http://jrnل.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewFile/3092/3046>.
8. Лагоденко П. І., Гоцуляк М. В. Транспортна галузь в системі національної економіки України: міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Проблеми та перспективи розвитку науки на початку третього тисячоліття у країнах СНД», 29–30 грудня 2013 р. URL: <http://oldconf.neasmo.org.ua/node/1879>.
9. Магійко С. А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України. Державне управління: удосконалення та розвиток. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=150>.
10. Мохова Ю. Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. Менеджер. 2015. № 1. С. 88–96.
11. Савчук О. В., Захарова О. В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України. Національна та регіональна економіка. Вісник Маріупольського державного університету. 2011. В. 2. Серія «Економіка». С. 42–52.
12. Fajir A., Zidan Z. H. An analysis of the issues and challenges of transportation in Nigeria and Egypt. The Business and Management Review. 2016. Vol. 7 (2). P. 18–29.

Referensec

1. Ukaz Prezidenta Ukrayiny № 370/2011 vid 06. 04. 2011 “Pytannya optymizatsiyi systemy tsentralnykh orhaniv vykonavchoyi vlady”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/370/2011>.
2. Polozhennya pro Derzhavne ahent·stvo avtomobilnykh dorih Ukrayiny. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 10 veresnya 2014 r. № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF>.
3. Statystychni dani v haluzi avtotransportu Avtotransport. Analityka. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>.
4. Upravlinnya bezpeky dorozhnoho rukhu “Statystyka avariynosti v Ukrayini za 2007–2018 rik”. URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
5. World road traffic accident report. URL: <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report>.
6. Plany remontiv dorih na 2017 rik. Derzhavne ahent·stvo avtomobilnykh dorih Ukrayiny. 2.03.2017. URL: http://ukravtodor.gov.ua/press/news/plany_remontiv_dorih_na_2017_rik.html.
7. Korniyko YA. R. Suchasnyy rozvytok transportnoyi systemy Ukrayiny. [Modern development of the transport system of Ukraine]. Naukovi zhurnaly Natsionalnoho Aviatsiynoho Universytetu. URL: <http://jrnل.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewFile/3092/3046>.

8. Lahodenko P. I. Transportna haluz v systemi natsionalnoyi ekonomiky Ukrainy. [Transport industry in the system of the national economy of Ukraine]. Proceedings of “Problemy ta perspektyvy rozvytku nauky na pochatku tretoho tysyacholittya u krayinakh SND” (Ukraine, 29–30 desember 2013) Ukraine, 2013. URL: <http://oldconf.neasmo.org.ua/node/1879>.
9. Matiyko S. A. Osoblyvosti derzhavnogo rehulyuvannya rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy. [Features of state regulation of development of the transport complex of Ukraine]. Derzhavne upravlinnya:udoskonalennya ta rozvytok. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=150/>
10. Mokhova YU. L. Znachennya transportnoyi haluzi v systemi natsionalnoyi ekonomiky Ukrainy. [The importance of the transport industry in the system of the national economy of ukraine]. Menedzher. 2015. No. 1. Pp. 88–96.
11. Savchuk O. V., Zakharova O. V. Stratehichni napryamky rozvytku potentsialu natsionalnoyi transportnoyi systemy Ukrainy. [Strategic directions of potential development of the national transport system of Ukraine]. Visnyk Mariupolskoho derzhavnogo universytetu. 2011. Vol. 2. Pp. 42–52.
12. Fajir, A., Zidan, Z. H. An analysis of the issues and challenges of transportation in Nigeria and Egypt. The Business and Management Review. 2016. Vol. 7 (2). Pp.18–29.

UDC 338.47

ANALYSIS OF PROBLEMS AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF ELEMENTS OF THE TRANSPORT COMPLEX ECONOMY IN THE CONDITIONS OF THE VOLUNTARY INTEGRATION OF TERRITORIAL COMMUNITIES

Vadym Ratynskyi; Olga Gagalyk

Ternopil Ivan Pul'uj National Technical University, Ternopil, Ukraine

Summary. The analysis of the development of transport management in the conditions of voluntary association of territorial communities is crucial for understanding the problems faced by the economy as a whole. Within Ukraine, the potential for growth and development is quite promising. Expansion of foreign trade among most European countries, such as Poland, Czech Republic, has led to an increase in demand for more efficient transportation. The expansion of international trade in these regions is driving the transport sector to a large extent. This article analyzes the problems and perspectives in the transport industry of Ukraine in the conditions of voluntary association of territorial communities. This was achieved through the use of secondary data sources. The main analyzed issues were: lack of co-ordinated air transport, policy, weak management, outdated facilities, insecurity, traffic accidents, bad roads due to lack of maintenance, weak functioning of railway systems, and others. The study recommended that radical measures would be to apply the full approach to planning, managing air, road, rail and water transport under conditions of voluntary association of territorial communities, only then the desired goal of economic recovery would be achieved.

Key words: transport, national economy, public administration, railway transport, transport infrastructure.

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2019.03.023

Received 04.04.2019