

Zabaldina I. B.

Kyiv National University of Trade and Economics

INSTITUTIONALIZATION OF TOURISM DESTINATION MANAGEMENT

Summary

The key theoretical and methodological aspects of institutionalization for tourism destinations management were investigated. The essence of the concept «stakeholder», the main categories of tourism destination stakeholders and mechanism for institutionalizing of the stakeholders interests were defined. The paper discusses a range of possible organisational structures for tourism destinations.

Key words: tourism destination, stakeholder, Destination Management Organization (DMO), institutionalization, organisational structure.

УДК 332.1:339.1

Колосінський Є. Ю.Чернівецький торговельно-економічний інститут
Київського національного торговельно-економічного університетуМІСЬКИЙ ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ГОЛОВНИЙ ФАКТОР ЕКОНОМІЧНОГО
ТА СОЦІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ МІСТА

Еволюція логістичних систем доводить, що вони стають одним з найважливіших стратегічних факторів у конкурентній боротьбі не тільки для окремих підприємств, але й економіки в цілому. Важливим елементом будь-якої логістичної системи являється функціонування міського громадського транспорту, що є невід'ємною частиною соціальної політики на загальнодержавному й локальних рівнях. На жаль, результати проведеного дослідження у сфері регулювання та розвитку пасажирського транспорту визначає як економічного суб'єкта лише підприємство-перевізника. Виходячи з вищенаведеного підсумовуємо, що міські органи влади повинні підтримувати кластерний розвиток торговельної сфери, регулюючи та визначаючи місце розташування зупинок міського громадського транспорту. Враховуючи нормативи вартості одного робочого місця у торгівлі, витрати міста по створенню зупинкового торговельного кластеру мізерні у порівнянні до витрат на створення десятка нових робочих.

Ключові слова: логістична система, міський громадський транспорт, кластер, торговельний кластер, зупинковий торговельний кластер, зупинка міського громадського транспорту, інфраструктура міста.

Постановка проблеми. Практичний досвід доводить, що найважливішим фактором економічного та соціального зростання будь-якого міста або країни в цілому є формування ефективних логістичних систем, що охоплюють усі можливі сфери діяльності. Як в індустріально розвинутих країнах, так і в постіндустріальних логістика давно стоїть на службі підвищення ефективності управління фінансовими, матеріальними, людськими та іншими потоками. Еволюція логістичних систем доводить, що вони стають одним з найважливіших стратегічних факторів у конкурентній боротьбі не тільки для окремих підприємств, але й економіки в цілому.

Важливим елементом будь-якої логістичної системи являється функціонування міського громадського транспорту, що є невід'ємною частиною соціальної політики на загальнодержавному й локальних рівнях. Ця галузь гостодарування націлена на задоволення постійного попиту в пересуванні населення між певними пунктами в транспортній мережі країни. Міські пасажирські перевезення становлять складну соціально-технічну систему, що має значний соціально-економічний ефект на населення міста й на підприємства, і, важливо, що не тільки на ті, що надають послуги у сфері міських регулярних пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток міського громадського транспорту в містах України відбувається з урахуванням вимог Законів України «Про автомобільний транспорт» [3],

«Про дорожній рух» [4], відповідно до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081 (зі змінами) [7], Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 (зі змінами) [6].

Державна транспортна політика в галузі пасажирського автомобільного транспорту реалізується через нормативно-правову базу чинного законодавства України, удосконалення системи управління та державного регулювання в сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва. Головним завданням державного регулювання у сфері діяльності автомобільного транспорту є формування і розвиток ринку його послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики. Ці складові законодавчо закріплені Законом України «Про автомобільний транспорт» [3]. Основними завданнями державної політики є:

- вдосконалення використання наявних можливостей вулично-дорожньої мережі та транспортної інфраструктури;
- удосконалення організації управління транспортним комплексом міста;
- забезпечення відповідності якості обслуговування пасажирів до вартості проїзду;
- удосконалення маршрутної мережі з урахуванням забезпечення регулярним транспортним

сполученням віддалених районів міста та організації роботи соціально важливих маршрутів міського пасажирського транспорту з урахуванням інтересів громадян пільгових категорій;

- забезпечення безпеки й охорони навколишнього середовища;

- забезпечення безпеки пасажирів на міських автобусних маршрутах;

- належне утримання рухомого складу міського пасажирського транспорту та забезпечення безпеки дорожнього руху;

- підвищення привабливості міського пасажирського транспорту загального користування відносно індивідуального в умовах бюджетних та інфраструктурних обмежень.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Міський громадський транспорт є найважливішою складовою соціальної та економічної сфери будь-якої країни, й України зокрема. На жаль, результати проведеного дослідження у сфері міського громадського транспорту показують, що держава не враховує її впливу на інші галузі господарювання, що не пов'язані безпосередньо з перевезенням пасажирів. Так, політика держави у сфері регулювання та розвитку пасажирського транспорту визначає як економічного суб'єкта лише підприємство-перевізника, а сфера її інтересів обмежується тарифною політикою на громадському транспорті, що є частиною складовою загальної економічної політики держави, яка повинна задовольняти підприємницький інтерес та розвиток пасажирського транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосовувати сучасні зразки транспортних засобів. У результаті такого обмеженого розуміння сутності логістичної системи міста страждають десятки та сотні підприємств, які можуть отримати значний поштовх до власного розвитку, а також десятки та сотні громадян, що можуть отримати додаткові робочі місця та покращити власне фінансове становище. Звісно, варто зазначити, що при розвитку підприємництва в цілому виграє економічна та соціальна сфери міста, регіону і усієї держави.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є обґрунтування необхідності державного регулювання розвитку міського громадського транспорту як фактору розвитку підприємств торгівлі та економічного і соціального середовища міста.

Виклад основного матеріалу. Міський пасажирський транспорт загального користування є невід'ємною інфраструктурною частиною будь-якого сучасного міста, який дозволяє зв'язати територію міста в єдиний життєвий простір, а також являється головним інструментом, що дозволяє забезпечити транспортне обслуговування населення та знайти компроміс між інфраструктурними обмеженнями міської території і потребами мешканців у пасажирських перевезеннях. Приблизно 70% працездатного населення будь-якого міста України користується послугами громадського транспорту, що перевозить в робочі дні більше 100 тисяч пасажирів. Таким чином, пасажирські перевезення являються важливим джерелом споживачів на сучасній торговельній майданчик міста. Зрозуміло, що єдиним можливим на сучасний час методом створення грошових потоків являється купівля/продаж товарів та послуг, тому стабільний клієнтський потік являється запорукою успіху підприємства, галузі, економіки міста, регіону, країни. Малий бізнес, що розміщуватиметься в радіусі дії економічного ефекту зупинки

громадського транспорту, може стати базисом для розвитку динамічної економіки, яка забезпечуватиме стабільний соціальний та економічний розвиток при будь-яких змінах нестабільного зовнішнього середовища.

Виходячи з вищенаведеного підсумовуємо, що міські органи влади повинні підтримувати кластерний розвиток торговельної сфери, регулюючи та визначаючи місце розташування зупинок міського громадського транспорту. Такий спосіб вирішення розміщення зупинок громадського транспорту буде вносити ефект синергії та сприятиме економії коштів на забезпечення кожного окремого суб'єкта господарювання транспортною інфраструктурою. Отже, високопосадовці повинні керуватися здебільшого економічними факторами при формуванні маршруту міського громадського транспортного засобу, а не виходити лише з будівельних норм (діючим нормативом на поточний рік щодо визначення розташування зупинки громадського транспорту являється ДБН 360-92** «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень», прийнятий наказом Держкоммістобудування 17.04.1992 № 44 та із внесеними змінами у 2002 році та 2011 році [1]). На сьогоднішній момент ситуація виявляє, що побудова та розміщення більшості зупинок у місті керується нормами та нормативами, що визначали лише відстань між зупинками громадського транспорту: для автобусів, тролейбусів та трамваїв 400-600 м, експрес-автобусів, швидкісних трамваїв 800-1200 м, метрополітену 1000-1500 м, електрифікованої міської залізниці 1500-2000 м; та відстанню від житлової забудови: житлові будинки розміщуються у радіусі 500 м від зупинок громадського транспорту.

Таким чином, дослідження показали, що держава ігнорує власний ефективний елемент впливу на розвиток економіки в місті та регіоні. Виходячи з статті «Вплив транспортної інфраструктури міста на територіальну організацію торговельної сфери (на прикладі міста Чернівці)» [2] ми вкотре доводимо, що хаотичне розміщення закладів торгівлі може носити цілеспрямований характер та чітко визначити керівника даного вектору розвитку – державні органи влади. Тобто діючі фактори впливу на визначення розташування зупинок міського громадського транспорту необхідно визнати як недостатні та розширити їх саме економічними обґрунтуваннями:

- наявність торговельних площ, уже існуючих, перспективних нежитлових приміщень, або в іншому випадку перспективного житлового фонду. Державні органи влади зобов'язані прийняти відповідні розпорядження щодо спрощення процедури переведення житлового фонду у нежитловий поблизу зупинок громадського транспорту. Такий підхід влади сприятиме не лише отриманню прибутку підприємств, а й можливості в довгостроковому періоді забезпечити зростання ринкової вартості того чи іншого об'єкта торгівлі;

- наявність можливості забезпечити заїзні кишені та майданчиків для зупинки індивідуального транспорту у відповідності вимогам діючого законодавства експлуатації дорожнього господарства та норм безпеки руху.

Крім того, важливим залишається реформування сучасних маршрутів громадського транспорту та оптимізації розміщення існуючих зупинок, для чого необхідно:

- проведення оптимізації існуючої мережі пасажирських перевезень та запровадження до-

даткових маршрутів з метою більш ефективного покриття території міста, створення єдиної логістичної системи міського регулярного громадського транспорту;

- перегляд існуючих умов функціонування сфери пасажирського перевезення:

- збільшення частоти обслуговування маршрутів;

- збільшення годин роботи транспорту;

- поліпшення комфорту;

- запровадження системи інформування пасажирів щодо дії транспортної системи міста;

- визначення збиткових та неефективних маршрутів з метою їх дотаційного фінансування за рахунок успішних маршрутів з надприбутками – перехресного субсидювання, що призведе до повноцінного використання дорожньої мережі та активізації економіки у певних напрямках руху міста: очікувана віддача в забезпеченні нових робочих місць, приросту в промисловості країни, сфері торгівлі та послуг;

- створення умов для забезпечення посадці/висадці пасажирів лише у межах зупиночних пунктів (оптимізація пропускної спроможності зупиночних пунктів, зменшення скупчення транспорту) – у межах розвитку зупинкового торговельного кластеру;

- створення умов для досягнення консенсусу між підприємствами-перевізниками та органів державної влади щодо значимості громадського транспорту для економічного та соціального розвитку міста та регіону, країни в цілому.

Саме така політика держави щодо економічної та соціальної складової використання пасажирського транспорту буде визначати підтримку влади сфери підприємництва, розвитку бізнесу та вирішенні ряду соціальних питань.

Ефективне використання вулично-дорожньої мережі та транспортної інфраструктури визначатиме не лише рівень економічного розвитку міста та регіону в цілому, але й вирішуватиме ряд соціальних проблем: доступ до товарів першої необхідності; доступ до інших суспільно необхідних товарів; зростання асортименту та якості товарів при одночасному зниженні ціни за умови забезпечення розвитку здорової ринкової конкуренції.

Провівши аналіз ми визначили проблему, що гальмує розвиток великих та малих міст України, проблему «курки та яйця» (chicken-and-egg problem): економічна сфера знаходиться на низькому рівні розвитку в країні, що призводить до того, що влада немає коштів для розвитку транспортної інфраструктури міста та регіонів, а економіка країни в свою чергу не може розвиватись без чітко функціонуючої транспортної системи (логістичної мережі). Звісно, віддача від впровадження транспортної інфраструктури знаходить своє відображення у вигоді для підприємств у першу чергу (збільшення товарообороту та виручки), і лише з часом для країни. Варто також відмітити, що віддалені регіони мають менший ступінь розвитку як у загальному технічному рівні, так і економічному, соціальному тощо, тому у цій статті ми розглядаємо обов'язковим для реформування лише міський громадський транспорт, а комерційна інфраструктура в країні вимагає не реформування – а відбудову з часів Радянського Союзу.

Реалізації пропозицій щодо реформування міського громадського транспорту дозволить підвищити показники щодо якості та безпечності проживання мешканців міста, залучити позабю-

джетні кошти до вирішення нагальних питань функціонування міської транспортної мережі, сприятиме системному підходу щодо проблем покращення інфраструктури міста.

На сьогодні єдиним документом, який визначає вартість створення робочого місця, залишається наказ Державного комітету України з будівництва та архітектури «Про затвердження Нормативів вартості створення одного робочого місця у різних галузях економіки» № 13 [5] затверджений ще 19.07.2002 року, який діє по сьогоднішній день з редакцією від 30.11.2004 року, який визначає наступний розмір необхідних інвестицій для створення нового робочого місця на території України у сфері торгівлі:

- торгівля, громадське харчування та побутове обслуговування населення (будівлі павільйонного типу) – 11 800 грн.;

- торгівля, громадське харчування та побутове обслуговування населення (капітальні будівлі) – 26 700 грн.

Для порівняння наведемо вартість створення однієї нової зупинки на даний момент, що може вираховуватися за наступними витратами:

- погодження із усіма необхідними інстанціями нового місця розташування – здійснює місцева влада;

- встановлення зупинкового комплексу – 20 000 грн.;

- забезпечення дорожньої розмітки та додаткових знаків – 4 000 грн.;

- освітлення зупинки, проведення комунікацій – 4 000 грн.;

- зрізання дерев та перенесення перил (при необхідності) – 2 000 грн.

Таким чином, приблизна загальна вартість створення однієї нової зупинки громадського транспорту може коштувати місту (без залучення додаткових інвестицій приватного сектору) 30 000 грн. Враховуючи нормативи вартості одного робочого місця у торгівлі (розрахунки 2002 року – даний норматив враховує лише капітальні видатки та не бере до уваги інфляційні процеси, що відбулися в країні за цей період часу), витрати міста по створенню зупинкового торговельного кластеру мізерні у порівнянні до витрат на створення десятка нових робочих місць (тим більше що зі сталим пасажиропотоком нові підприємства будуть створюватися на довгостроковий період, уникаючи стратегій короткострокового зняття вершків при захмарній орендній платі в обмежених площах існуючих зупинкових торговельних кластерів).

Висновки і пропозиції. Отже, підсумовуючі проведені дослідження та враховуючи наведені фактори, рекомендуємо:

- виявити та сформувати основу для функціонування зупинкових торговельних кластерів, які визначають сконцентровану сукупність торговельних об'єктів та інфраструктури на території дії економічного ефекту від розміщення зупинки міського громадського транспорту, які взаємодіють між собою та за рахунок яких відбувається розвиток та поширення торговельного кластера;

- визначити обов'язковими для врахування при прийнятті органами державної влади рішень щодо розміщення зупинок міського громадського транспорту економічних факторів, наведених та обґрунтованих у даній статті;

- визначити і сформувати структуру зупинкового торговельного кластеру для визначення перспективних об'єктів розміщення зупинок міського громадського транспорту.

Список літератури:

1. ДБН 360-92** : Наказ Держкоммістобудування 17.04.1992 № 44 Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень / Державний комітет України у справах містобудування і архітектури [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://dbn.at.ua/load/normativy/dbn/dbn_360_92_ua/1-1-0-116.
2. Колосінський Є. Ю. Вплив транспортної інфраструктури міста на територіальну організацію торговельної сфери (на прикладі міста Чернівці) / Є. Ю. Колосінський // Всеукраїнський науково-виробничий журнал «Сталий розвиток економіки». – 2013. – № 3(20).
3. Про автомобільний транспорт : Закон України № 2344-III від 05.04.2001 / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.
4. Про дорожній рух : Закон України № 3353-XII від 30.06.1993 / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
5. Про затвердження Нормативів вартості створення одного робочого місця у різних галузях економіки : Наказ № 13 від 19.07.2002 / Державний комітет України з будівництва та архітектури [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0628-02>.
6. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : Постанова № 176 від 18 лютого 1997 р. / Кабінет Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>.
7. Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування : Постанова № 1081 від 3 грудня 2008 р. / Кабінет Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-%D0%BF>.

Колосинский Е. Ю.

Черновицкий торгово-экономический институт
Киевского национального торгово-экономического университета

ГОРОДСКОЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ОСНОВНОЙ ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА

Резюме

Эволюция логистических систем доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических факторов в конкурентной борьбе не только для отдельных предприятий, но и экономики в целом. Важным элементом любой логистической системы является функционирование городского общественного транспорта, является неотъемлемой частью социальной политики на общегосударственном и локальных уровнях. К сожалению, результаты проведенного исследования в области регулирования и развития пассажирского транспорта определяет как экономического субъекта только предприятие-перевозчика. Исходя из вышеприведенного, констатируем, что городские власти должны поддерживать кластерное развитие торговой сферы, регулируя и определяя местоположение остановок городского общественного транспорта. Учитывая нормативы стоимости одного рабочего места в торговле, расходы города по созданию остановочного торгового кластера мизерные в сравнении с затратами на создание десятка новых рабочих.

Ключевые слова: логистическая система, городской общественный транспорт, кластер, торговый кластер, остановочный торговый кластер, остановка городского общественного транспорта, инфраструктура города.

Kolosinskyi E. Y.

Chernivtsy Trade and Economics Institute
Kyiv National Trade and Economics University

THE URBAN TRANSPORT AS A FACTOR IN ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT OF THE CITY

Summary

The evolution of logistics systems shows that they are one of the most important strategic factors in competition not only for individual companies, but also the economy as a whole. An important element of any logistics system is functioning public transport, which is an integral part of social policy at the national and local levels. Unfortunately, the results of research in the regulation and development of passenger transport defines as an economic entity only enterprise-carrier. Based on the above concludes that the city authorities should support cluster development trade areas, regulating and determining the location of public transport stations. Due to regulations cost per job in trade costs on the creation of trading transport station cluster negligible compared to the cost to create ten new jobs.

Key words: logistics system, urban public transport, cluster, trade cluster, station trade cluster, station of public transport, infrastructure of the city.