



УДК 338.1

**EVOLUTIONARY CHARACTERISTICS OF THE INFRASTRUCTURE
TRANSPORT SYSTEMS****ЕВОЛЮЦІЙНА ХАРАКТЕРИСТИКА ІНФРАСТРУКТУРИ
ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ****Lyamzin A. / Лямзін А.О.***d.t.s., as.prof. / д.т.н., доц.***Ukrainskyi Y. / Український Є.О***k.t.s., as.prof. / д.т.н., доц.***Chaika N. / Чайка Н.Г.***s.h.s., as.prof. / к.істор.н., доц.**National Aviation University,**Kyiv, ave. Liubomyra Huzara, 1, 03058**Національний авіаційний університет,**м. Київ, пр-т. Любомира Гузара, 1, 03058***Ukrainska T. / Українська Т.А.***asp. / асп.**Приазовський державний технічний університет,**м. Дніпро, вул. Дмитра Яворивського, 19, 49005**Pryazovskyi State Technical University,**Dnipro, ave. Dmytro Yavornytskyi, 19, 49005*

Анотація. В роботі розглядається особливості еволюційного процесу транспортної інфраструктури в умовах середовища, яке характеризується своїм метастабільним станом в сучасних умовах.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, стійкість процесів, еволюція середовища.

Вступ.

Формування нової ідеології регулювання у тріаді «транспортна система – географічний/годинний простір – ресурси» в процесі еволюції транспортної інфраструктури передбачає вдосконалення діючих інструментів оцінки проектів управлінських рішень, що розробляються. Ефективність та стійкість даного процесу можлива виключно в умовах тісної співпраці та обміну досвідом. Реалізація принципів "SMART" регулювання може виступити як місток між інтересами і цінностями складових транспортних систем. Джерело: [1].

Основний текст.

Ефективність та стійкість інфраструктури взаємодії складових транспортних систем багато в чому залежить від рівня розвитку та її надійності. Тому інфраструктурне облаштування складових транспортних систем є першорядним завданням поряд із такими процесами, як адаптація, вдосконалення, оптимізація, діджиталізація тощо. Процес створення інфраструктури є досить тривалим. Він щільно пов'язаний із певними ресурсами, жорстко прив'язаний до географічного та тимчасового простору. У період глобальних криз (соціальна, військова, екологічна, економічна) змінюється роль і місце інфраструктури в середовищі забезпечення ефективності процесу взаємодії складових транспортних систем. На жаль,



сьогодні інфраструктурі транспортних систем приділяється недостатньо уваги, тому її розвиток відбувається у багатьох випадках стихійно і лише частково відображає потреби суб'єктів ринкових відносин, що формуються. Спочатку поняття «інфраструктура» було сформовано у військовій термінології для позначення допоміжних служб та систем.

У науковій літературі цей термін був запроваджений у 1955 р. американським ученим П. Розенштейн-Родан, який розкривав поняття інфраструктури, як комплексу загальних умов, що забезпечують ефективний та сталий розвиток складних технічних та технологічних систем у базових галузях, що забезпечують військову промисловість та задовольняють потреби вузького сегменту споживачів. Він виділив два основні види інфраструктури: виробничу та соціальну.

У зарубіжній літературі проблемам розвитку інфраструктури зокрема і транспортної стали приділяти особливу увагу початку 60-х гг. Більшість авторів трактували інфраструктуру як сукупність галузей зв'язку, транспорту, матеріально-технічного постачання, сфери послуг та інституційну сферу.

У вітчизняній науковій літературі першими почали розглядати цей термін фахівці регіонального спрямування та географії, а вже потім вчені інших спеціальностей. Інфраструктура багато в чому зумовлює темпи розвитку транспортних систем та їх складових. Для нашої країни з її досить великою територією порівняно з територіями Євросоюзу, на якій нерівномірно розміщені природні, промислові, фінансові та матеріальні ресурси, це має винятково важливе значення [1].

Інфраструктура - це насамперед характеристика загальних умов ефективної взаємодії різних видів транспорту та соціального середовища, а не просто сукупність певних галузей [2].

Саме створення найкращих умов для формування транспортних послуг, їх вільним наданням та рівнем споживання у певних географічних локаціях і є те головне, що відрізняє інфраструктуру від інших видів діяльності, є основною ознакою виділення її галузей із національної транспортної системи. В умовах комерціалізації транспортної діяльності вимагає іншої інфраструктури. Неминуче змінюються кількісні та якісні характеристики інфраструктурного транспортного комплексу, а також склад інфраструктури конкретної географічної локації [3,4].

Таким чином, ґрунтуючись на вищенаведеному, можна дати таке визначення. Інфраструктура транспортної системи – це комплекс споруд та видів діяльності, що забезпечує створення необхідних умов для ефективного їх функціонування, вільного надання транспортних послуг та ресурсів, що формуються в даному процесі, а також нормальної життєдіяльності населення на досліджуваному географічному просторі.

Основними засадами функціонування транспортної інфраструктури є еквівалентність, надійність, сполученість.

Надійність транспортної інфраструктури досягається сукупністю заходів технічного, технологічного, економічного, соціального, правового, політичного характеру. За інших рівних умов надійність функціонування транспортної



інфраструктури тим вища, що більше самостійних суб'єктів (видів транспорту) досліджуваних систем.

Сполученість має на увазі чітку відповідність елементів транспортної інфраструктури ринкам, що нею обслуговуються, а також збалансованість між основними елементами самої інфраструктури.

Еволюція транспортної інфраструктури можлива при реалізації «SMART» регулювання, що передбачає побудову комплексної системи прийняття рішень, виходячи з інтересів усього суспільства, зняття бар'єрів та прийняття простих законів. У сучасному інформаційному суспільстві особливої актуальності набуває проблема гармонізації розвитку тріади «транспортна система – географічний/часовий простір – ресурси». Вважаємо, що регулювання розвитку структурних елементів цієї тріади з урахуванням критерію гармонійності можливе лише на основі сучасних «SMART» технологій.

Базовим елементом "розумного" регулювання є оцінка регулюючого впливу (ОРВ) на всіх етапах управлінського циклу. ОРВ вже впроваджена та ефективно діє у багатьох країнах. Ряд країн, у тому числі Україна, знаходяться на початковому етапі побудови цілісної системи ОРВ. Наприклад, зараз в Україні всі державні органи проводять оцінку наслідків законопроектів, що приймаються. З 2019 року було впроваджено наукову експертизу законопроектів України. Вона провадиться науковою організацією, незалежною від діяльності державних органів. Таким чином, в Україні створено основу системи ГРВ. При цьому формується спеціальний паспорт з оцінки соціально-економічних наслідків дії законопроекту, що приймається, який складається з наступних структурних елементів: загальна інформація; відповідність законопроекту стратегічним цілям держави; технологічні наслідки; аналіз вигод та витрат; джерело фінансування; висновки.

Розширення механізму ОРВ має також відбуватися не лише за етапами прийняття та реалізації рішень, а й за рівнями управління. Тобто, починаючи від законів, що приймаються парламентом і підписуються президентом, і закінчуючи рішеннями місцевих державних органів на рівні регіонів, районів, міст. Ці рішення також потребують оцінки позитивних та негативних ефектів впливу, оскільки в них може бути закладений механізм, який відрізняється від ідеї, закладеної в законі, що може негативно позначитися на певних соціальних групах населення. Тільки комплексна система ОРВ, що охоплює всі етапи управлінського циклу та всі рівні державного управління, буде найрезультативнішою.

Сьогодні ОРВ більшою мірою концентрується на рівні готового проекту нормативно-правового акта. Це ускладнює внесення концептуальних змін у проект, оскільки зміщує акценти на обраний варіант вирішення проблеми. Як показує практика, ОРВ ефективно проводити вже на стадії оцінки проблеми, коли регулятори мають можливість об'єктивно оцінити безліч інструментів регулювання.

Для відповідності принципам "SMART" регулювання необхідно продовжити роботу з її вдосконалення. По-перше, потрібно забезпечити її централізацію. По-друге, "SMART" регулювання вимагає проведення оцінки



регулюючого впливу всіх етапах прийняття рішень: від аналізу проблеми до оцінки діючих механізмів регулювання стійкості та ефективності. Таким чином, оцінка регулюючого впливу покликана стати саме тим елементом системи "SMART" регулювання, який допоможе домогтися перевероту в порядку керування транспортними системами, що діє, повністю оптимізувавши прийняття рішень. Ключовим напрямом такого регулювання може бути комплексна підтримка експортної діяльності транспортних систем.

Висновки.

Були розглянуто питання розкриття особливостей просу еволюційного розвитку інфраструктури транспортних систем в умовах середовища, яке характеризується своїм метастабільним станом в сучасних умовах. Для подальшого розвитку інфраструктури запропоновано механізм "SMART" регулювання.

Література:

1. Cantos P., Gumbau A., Maudos J. Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: evidence of the Spanish case // Transport Reviews.– 2005. – №1
2. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колект. монографія / І.В. Заблудська, І.Р. Бузько, О.О. Зеленко, І.О. Хорошилова. – Сєверодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.
3. Конкурентоспособность экономики Украины: состояние и перспективы повышения [монография] /под ред. И.В. Крючковой. – К.: Основа, 2007. – 488 с.
4. Экономика Украины: стратегия и политика долгосрочного развития / под ред. акад. НАНУ В. М. Гееца. — К.: НАНУ, 2003. — 1008 с.

***Abstract.** The work examines the peculiarities of the evolutionary process of transport infrastructure in the environment, which is characterized by its metastable state in modern conditions.*

***Key words:** transport infrastructure, sustainability of processes, evolution of the environment.*

Статья отправлена: 06.11.2022 г.

© Лямзін А.О., Український Є.О., Чайка Н.Г., Українська Т.А.