

*Борисова Т.М., д.е.н., доцент,
Монастирський Г.Л., д.е.н., професор,
Тернопільський національний економічний університет*

КО-МОБІЛЬНІСТЬ ЯК СУЧАСНИЙ ВЕКТОР РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Актуальність дослідження полягає у змінах сучасної парадигми управління транспортом у напрямку людиноцентризму, що передбачає зміщення акцентів із техніко-технологічних аспектів транспортування на аспекти споживчих властивостей та якості транспортних послуг, у тому числі мобільності та ко-мобільності. В аспекті транспортних послуг мобільність розглядається як складний конструкт, з яким стикаються у великих столичних районах, що включає екологічні та економічні аспекти і потребує високих технологій та соціально-відповідальної поведінки людей.

Протягом останніх декількох років у науковий обіг ввійшло нове поняття – «ко-мобільність» (від англ. «Collaborative mobility (Co-Mobility)»), під яким науковці мають на увазі спільну мобільність, що надає людям альтернативні варіанти власності на приватні автомобілі та велосипеди, забезпечуючи однаковий рівень незалежності. Питання мобільності та спільного громадського транспорту досліджують такі зарубіжні науковці, як А.Кіркбрайд, Е.Х'юз, К.Мі, М.Шеллер та інші. Аналіз наукових праць [1-10] виявив, що причинами зростання інтересу до ко-мобільності громадського транспорту є такі:

- дефіцит землі. Сьогодні спостерігається розростання міст, коли комерційна та житлова нерухомість віддаляються від міських центрів. Результатом цього є складний транзит і довгі маршрути. Так, для прикладу, у Північній Америці 30-60% площі міського регіону планується відвести для доріг та стоянок через надмірну кількість різних видів транспорту, особливо автомобільних;
- проблеми із заторами та парківками. Транспортні засоби проводять більшу частину свого часу на парківках, створюючи потребу в паркувальних місцях. Затори та стоянки пов'язані між собою, оскільки стоянка вулиць займає смуги, зменшує транспортну пропускну спроможність та сприяє заторам;
- старіння транспортної інфраструктури. Інтенсивне користування спричинює зростання витрат на обслуговування та оновлення інфраструктури;
- рух вантажів. Глобалізація, розвиток логістики та покупки в Інтернеті вимагають переміщення щороку зростаючої кількості вантажів. Рух вантажних перевезень у міських районах може призвести до перевантаженості, коли вантажний рух повинен ділити інфраструктуру з пасажирським перевезенням.

Ко-мобільність повинна доповнювати громадський транспорт та сприяти активним подорожам. Спільний транспорт означає використання спільних транспортних ресурсів, таких як автомобільні клуби, прокат велосипедів або подорожі за типом «бла-бла-кар». Ко-мобільність у розвинутих країнах світу включає: автомобілі: автоклуби, автоматизована оренда, одноразовий прокат та

часткове (спільне) володіння автомобілем або спільний доступ до транспортного засобу якогось типу для самостійної поїздки; велосипеди: спільний та громадський прокат велосипедів; обмін скутерами.

Очевидно, що рівень популярності послуг ко-мобільності корелює із рівнем розвитку цифрової інфраструктури в країні. З цих позицій цифрові додатки повинні бути ігровими каталізаторами розвитку ко-мобільності, які прискорять час прийняття більшістю пасажирів спільного транспорту на противагу особистому. Отже, ко-мобільність є перспективним напрямом розвитку вітчизняної системи транспорту і демонструє реальність поєднання режимів необхідного та бажаного способу життя.

Список використаних джерел

1. Борисова Т.М. Оцінка якісних параметрів послуг надавачів міського громадського транспорту Тернополя: результати емпіричного дослідження. *Український журнал прикладної економіки*. 2017. Том 2, № 3. С. 8-15.
2. Борисова Т.М. Перспективи діджиталізації міського громадського транспорту України. Конкурентоспроможність вітчизняних підприємств-надавачів послуг громадського транспорту : актуальні проблеми та європейський досвід їх вирішення: зб. тез доп. II Всеукраїнської наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих вчених з міжнародною участю (Тернопіль, 24-25.10.2019). Тернопіль: THEU, 2019. С. 143-144.
3. Borysova, T., Monastyrskyi, G., Zielinska, A. & Barczak, M. (2019). Innovation Activity Development of Urban Public Transport Service Providers: Multifactor Economic and Mathematical Model. *Marketing and Management of Innovations*, 4, 98-109. <http://doi.org/10.21272/mmi.2019.4-08>
4. Kirkbride A. Is shared transport the lubricant that will make the MaaS engine work? *Intelligent Transport*. 2018. Issue 3. P.98-100.
5. Integrated Mobility: The Transport Solution For Tomorrow's Cities. URL: <https://mobility.here.com/learn/smart-transportation/integrated-mobility-transport-solution-tomorrows-cities> (дата звернення: 11.05.2020).
6. Ainsley Hughes & Kathy Mee (2019) Co-mobility in the digital age: Changing technologies, and the affects of presence in journeying 'with' others, *Applied Mobilities*, 2019. DOI: 10.1080/23800127.2019.1607425
7. Борисова Т.М., Монастирський Г.Л. Marketing innovation activity of urban public transport: results of the empirical study. *Маркетинг та менеджмент інновацій*. 2018. № 3. С.229-240
URL:https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/68744/1/Borysova_marketing_innovation.pdf
8. Borysova T., Monastyrskyi G., Zielinska A., Barczak M. Innovation Activity Development of Urban Public Transport Service Providers: Multifactor Economic and Mathematical Model. *Marketing and Management of Innovations*, 4, 98-109. URL: <http://doi.org/10.21272/mmi.2019.4-08>
9. Monastyrskyi G. Management technologies modernization in economic development of territorial communities of basic level // *Actual Problems of Economics*. 2008. № 12. 119-125 https://www.researchgate.net/publication/299241573_MANAGEMENT_TECHNOLOGIES_MODERNIZATION_IN_ECONOMIC_DEVELOPMENT_OF_TERRITORIAL_COMMUNITIES_OF_BASIC_LEVEL
10. Novikova, M., Kozyrieva, O., Novikov, D., Monastyrskyi, G., Mazur, A. Innovative Approaches to Economic Development of the Regions of Ukraine. *Vision 2025: Education Excellence and Management of Innovations through Sustainable Economic Competitive Advantage*. 2019. 9791-9803.