

себе адаптацію маркетингових компаній у відповідності до нових правил, з інформування клієнтів про зміни і забезпеченні прозорості та підзвітності компанії.

Трансформації у маркетинговому управлінні на транспорті є необхідними для забезпечення конкурентоспроможності у динамічному ринковому середовищі транспортних послуг.

Зараз для отримання швидких і ефективних результатів, необхідні трансформаційні зміни у маркетингу транспортного управління, які за допомогою мобільних додатків та онлайн-платформ забезпечують клієнтам зручний доступ до послуг та інформації в режимі реального часу, розробку нових маркетингових стратегій на основі персонального підходу до клієнта, що сприятиме зростанню бізнесу та аналітикою даних що є важливим інструментом для розуміння поведінки споживачів і сприяє прийняттю обґрунтованих рішень та покращенню сервісу.

[1] Навчальний посібник. МАРКЕТИНГ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ» URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2443/1/Навчальний%20посібник.pdf>

[2] Чаркіна Т.Ю., Циганков С.С. ЦИФРОВІ ІНСТРУМЕНТИ ТА ПІДХОДИ ДО МАРКЕТИНГОВОГО УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМ РИНКОМ. Інвестиції: Практика та досвід. 2024 №5. URL: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.5.60>

[3] Особливості розвитку урбаністики: цифровізація та трансформаційні зміни URL: https://www.researchgate.net/publication/379676712_OSOBLIVOSTI_ROZVITKU_URBANISTIKI_CIFROVIZACIA_TA_TRANSFORMACIJNI_ZMINI

УДК 338.47

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ПРИ ПЛАНУВАННІ ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

MAIN PRINCIPLES FOR PLANNING THE RECOVERY OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

канд. екон. наук Л.Ю. Чмирьова

ДП «Інститут економіки та прогнозування НАН України» (м. Київ)

L.Y. Chmyrova, PhD (Econ.)

State Organization "Institute of the Economy and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine"

Транспортний сектор найбільше постраждав від військової агресії РФ проти України, тому для подолання наслідків необхідно створювати умови для забезпечення стійкості. В Директиві ЄС (European Programme for Critical Infrastructure Protection) [1] «стійкість» означає здатність критично

важливого суб'єкта запобігати, захищати, реагувати, протистояти, пом'якшувати, поглинати, пристосовуватись і відновлюватися після інциденту. Наукову категорію поняття «стійкість» визначено, як здатність системи за певних зовнішніх і внутрішніх впливів адаптуватись, швидко відновлюватись, забезпечувати якісні зміни, досягати балансу між соціо-еколого-економічними процесами після стресів та потрясінь, спричинених стихійними лихами, війною. Тож, стійкість на транспорті відноситься до здатності транспортної системи відновлюватися після збоїв, адаптуватися до умов, що змінюються, і продовжувати надавати користувачам надійні та ефективні послуги, що особливо важливо для критично важливої інфраструктури, такої як аеропорти, морські порти та автомагістралі, де збої в роботі можуть мати далекосяжні наслідки для економіки та суспільства.

В зарубіжній літературі використовується декілька синонімів для визначення поняття «стійкість, стійкий» - «sustainable» та «resilience». При цьому «resilience» використовується здебільшого для визначення «стійкості», як категорії, що сприяє попередженню/усуненню загроз, а «sustainable» - для визначення «сталості» згідно з концепцією щодо необхідності встановлення балансу між задоволенням сучасних потреб людства і захистом інтересів майбутніх поколінь, через призму збалансованості економічних, соціальних та екологічних факторів. Тож стійкість української транспортної системи має враховувати обидва значення. Основними принципами при плануванні відновлення транспортної інфраструктури мають виступати:

1) *Доступність* - інфраструктура та послуги при відновленні повинні бути доступними для всіх постраждалих груп населення.

2) *Стійкість до ризику безпеки* - інфраструктурні рішення мають враховувати зниження фактору вразливості до ризику безпеки, який призвів до початкових збитків. Це збільшить витрати на будівництво, проте досвід засвідчує, що кожен 1 долар, витрачений на зниження ризику безпеки, в кінцевому підсумку призводить до скорочення майбутніх витрат на реконструкцію на 7 доларів.

3) *Сталість* - інфраструктурні рішення повинні враховувати географічні особливості, фінансові і технічні можливості та прогнозоване зростання/зменшення громад, які обслуговуються.

4) *Масштабність* - відновлення інфраструктури в різних громадах матиме певні особливості залежно від територіального розміру, урбанізації, щільності населення та інших соціальних характеристик.

5) *Можливість утримання* - окрім початкової вартості будівництва/відновлення інфраструктури виникають витрати на її обслуговування, тож в громадах необхідно відновлювати ті системи та структури, для обслуговування яких вони мають досвід чи економічні можливості їх підтримувати [2].

б) *Внесок і участь громад* – відбудова ініційована місцевим населенням та зацікавленими сторонами, разом з органами місцевого самоврядування, які найкраще знають про завдані збитки і найнагальніші потреби. На Лондонській конференції досягнуто домовленості з ООН про створення Фонду відновлення громад. Для пілотного впровадження комплексного підходу до відновлення обрано шість населених пунктів [3].

7) *Екологічна безпека* - інфраструктурні рішення повинні враховувати заходи із зменшення негативного впливу на природне середовище.

8) *Економічна ефективність* - відновлення не повинно ставати фінансовим тягарем для уряду чи громади та має відповідати загальній траєкторії розвитку постраждалого регіону.

9) *Прогресивність* - підтримка довгострокового прогресу розвитку, не нехтуючи довгостроковими цілями громад заради короткострокових переваг.

10) *Прозорість та обґрунтованість рішень* - доступність інформації щодо процесів відбудови та використання методик пріоритезації проєктів

Ці принципи відновлення транспортної інфраструктури мають спиратися на реалістичність планів відбудови.

[1] DIRECTIVE (EU) 2022/2557 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 14 December 2022 on the resilience of critical entities and repealing Council Directive 2008/114/EC. Official Journal of the European Union. 2022. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022L2557>

[2] The Guidance Notes on Recovery: Infrastructure. P. 90. UNDP. URL: <https://www.undrr.org/media/83555/download?startDownload=true>

[3] Шуштершич Я. Як повоєнна відбудова визначатиме розвиток регіонів. Вокс Україна. 2023. URL: <https://voxukraine.org/yak-povoyenna-vidbudova-vyznachatyme-rozvytok-regioniv>