

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра економіки, права та управління бізнесом

**РЕФЕРАТ**  
**кваліфікаційної роботи**  
**на здобуття освітнього ступеня магістра**  
зі спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»  
за освітньою програмою професійного спрямування  
«Муніципальна економіка»

на тему: **«СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ  
ВЕЛОІНФРАСТРУКТУРИ М.ОДЕСА»**

**Виконавець:**

студент ФЕУП

Пащенко Євгеній Олегович \_\_\_\_\_

**Науковий керівник:**

к.е.н., доцент

Кічук Надія В'ячеславівна \_\_\_\_\_

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Кваліфікаційна робота присвячена розвитку велосипедної інфраструктури, адже сьогодні більшість передових країн світу долучаються до втілення політики сталого розвитку, що вказує на необхідність розвитку екологічно чистих видів транспорту у містах та пропаганди здорового способу життя. Стала мобільність у містах полягає в пріоритетності розвитку міської інфраструктури для людей: пішохідної і велосипедної складових та громадського транспорту – такої, що зменшує ризики і є більш безпечною як для людини, так і та середовища. Розповсюдження небезпечних хвороб фахівці пов'язують із малорухомим способом життя, яке притаманне мешканцям міст, тому розвиток велосипедного руху є одним з тактичних засобів досягнення стратегічної мети – реалізації положень сталого розвитку, що несуть соціо-еколого-економічний ефект. Вагомість розвитку велосипедного транспорту підтверджується й тим, що велосипед є видом транспорту, що дешевий у використанні та обслуговуванні, корисний для здоров'я людини та розвитку міста, а розбудова велосипедної інфраструктури є дешевою та швидкою в реалізації порівняно з іншими видами транспорту.

Таким чином, актуальність обраної теми, присвяченої проблемам розвитку велоінфраструктури, підтверджується становищем суспільства і проблем, пов'язаних з поліпшенням екологічної ситуації, підвищенням мобільності, а також матиме позитивний економічний ефект.

Питанням розкриття сутності та визначенню складових елементів інфраструктури присвячені праці провідних вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як В. Красовський, П. Розенштейна-Родана, Л. М. Кузьменко, С.А. Хейнман, Р. Іохімсен, А. П. Голіков, С. В. Мочерний, З.В.Герасимчук, А. Гриценко та В. Соболев та інші. Узагальнюючи різні аспекти тлумачення поняття «інфраструктура» як західними, так і вітчизняними вченими, її доцільно визначити як комплекс споруд і видів діяльності, що забезпечують створення необхідних умов для ефективного функціонування матеріального виробництва, вільного руху всіх видів товарів і ресурсів, а також комфортної життєдіяльності населення певної території. Отже, в теоретичному плані обрана тема має достатнє фундаментальне підґрунтя, але в практичному плані – набуває актуальності.

**Мета кваліфікаційної роботи** теоретичне обґрунтування, методичні та прикладні аспекти перспектив розвитку велосипедної інфраструктури.

Відповідно до поставленої мети були висунуті наступні **завдання**:

- визначити сутність та складові елементи інфраструктури міста;
- охарактеризувати велосипедну інфраструктуру як складову соціальної інфраструктури міста;
- проаналізувати закордонний досвід розвитку велосипедної інфраструктури;
- визначити передумови розвитку велосипедної інфраструктури у місті (на прикладі м. Одеси);
- проаналізувати туристичні потоки як потенційні споживачи велоінфраструктури;
- проаналізувати стан та темпи вдосконалення велоінфраструктури в м. Одеса;

- визначити суспільну та економічну ефективність інвестицій у розвиток велоінфраструктури;
- обґрунтувати напрями монетизації велоінфраструктури за рахунок реалізації проекту байкшерінгу;
- провести оцінку економічної ефективності та ризиків проекту пов'язаних із розвитком велоінфраструктури м. Одеса.

**Об'єктом дослідження** наукової роботи є процес розвитку велосипедної інфраструктури як складової соціальної інфраструктури міста.

**Предметом** – виступає сукупність теоретичних та прикладних аспектів обґрунтування перспектив розвитку велосипедної інфраструктури у містах.

**Методи дослідження.** В кваліфікаційній роботі використано методіку дослідження, яка базується на методичних напрацюваннях маркетингових досліджень (SWOT-аналіз, PEST-аналіз, спостереження) – з метою виявлення можливостей та загроз перспектив розвитку велосипедної інфраструктури та соціологічних досліджень (опитування, анкетування, інтерв'ю) – з метою аналізу поточного стану велосипедної інфраструктури та визначення доцільності її розвитку. В роботі засовувалися методи економіко-статистичного та порівняльного економічного аналізу з метою групування та наочного подання цифрової інформації, динаміки показників тощо.

**Інформаційна база дослідження.** Нормативно-правові акти України, статистичні дані Державної служби статистики України, Головного управління статистики в Одеській області, дослідження вітчизняних і зарубіжних вчених, електронні ресурси мережі Інтернет.

**Структура та обсяг роботи.** Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра складається зі вступу, трьох розділів, висновку, списку використаних джерел (97 найменувань). Загальний обсяг роботи становить 100 сторінок. Основний зміст викладено на 84 сторінках. Робота містить 17 таблиць, 20 рисунків.

**Публікації.** За результатами дослідження опубліковано статтю за темою «Стан та перспективи розвитку велоінфраструктури» в Науковому студентському віснику ФЕУП, №35, випуск 2.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі роботи «**Теоретичні аспекти розвитку інфраструктури міста**» визначено поняття, зміст та сутність інфраструктури міста, розглянуто місце велоінфраструктури в соціально-економічному розвитку міста, ознайомлення з зарубіжним досвідом розвитку велоінфраструктури.

У другому розділі «**Аналіз основних тенденцій та резервів розвитку велоінфраструктури м.Одеса**» проведено аналіз стану та передумов розвитку транспорту м.Одеса, проведено аналіз туристичних потоків як потенційних споживачів велоінфраструктури, а також аналіз стану та темпів вдосконалення велоінфраструктури в м.Одеса.

У третьому розділі «**Шляхи розвитку та монетизації вело інфраструктури м.Одеса**» розрахована суспільна та економічна ефективність інвестицій у розвиток велоінфраструктури, обґрунтовано напрями монетизації вело інфраструктури за

рахунок реалізації проекту байкшерінгу, проведено оцінку економічної ефективності та ризиків проекту пов'язаних із розвитком велоінфраструктури м.Одеса.

## ВИСНОВКИ

В результаті проведеного в роботі дослідження можемо зробити наступні висновки:

1. Визначено сутність та складові елементи інфраструктури міста. Узагальнюючи різні аспекти тлумачення поняття «інфраструктура» як західними, так і вітчизняними вченими, її доцільно визначити як комплекс споруд і видів діяльності, що забезпечують створення необхідних умов для ефективного функціонування матеріального виробництва, вільного руху всіх видів товарів і ресурсів, а також комфортної життєдіяльності населення певної території.

2. Охарактеризовано велосипедну інфраструктуру як складову соціальної інфраструктури міста. Велосипедний транспорт та інфраструктура мають чимало економічних, соціальних та екологічних переваг. Тому, у кожному місті слід створити можливості для використання інших видів транспорту, окрім автомобіля. Це позитивно вплине як на життя самих мешканців, так і на міський простір загалом. Крім того, що велосипед береже здоров'я свого власника; робить більш комфортним життя оточуючих, оскільки займає набагато менше місця, ніж авто; не створює шуму та не забруднює повітря.

3. Проаналізовано закордонний досвід розвитку велосипедної інфраструктури на прикладі таких країн, як: Нідерланди, Австрія, Фінляндія, Німеччина, Данія, Франція, Китай, США, Швейцарія. В ХХІ столітті велосипед став одним з найбільш пріоритетних транспортних засобів у Європі та провідних країнах світу. Щорічно закордоном вдосконалюється велосипедна інфраструктура; ухвалюються рішення про збільшення вело-пішохідних зон; на державному рівні лобіюються законопроекти про всебічну підтримку велосипедного руху.

4. Визначено передумови розвитку велосипедної інфраструктури у місті (на прикладі м.Одеса). На сьогоднішній день велосипедна інфраструктура в м. Одеса перебуває на початку свого розвитку. Не існує єдиної мережі велосипедних доріжок, які з'єднанні між собою, для того щоб мати можливість доїхати з однієї точки міста в іншу. Також відсутня і супутня інфраструктура, що представляє собою парковки, світлофори, дорожні знаки, переходи, місця для відпочинку тощо. розвиток велосипедної інфраструктури спрямований на вирішення таких проблем, як: екологічна проблема; проблема мобільності громадян та гостей міста; проблема підвищення туристичної привабливості міста; проблема підвищеної аварійності на дорогах; проблема популяризації активного, здорового способу життя громадян міста.

5. Проаналізовані туристичні потоки як потенційні споживачі вело інфраструктури. Серед основних напрямів конвертації інноваційного потенціалу туристичної галузі у безпосередньо її переваги можна виділити: розробку та випуск якісно нових видів туристичного продукту, готельних послуг; застосування та використання нових інформаційних технологій в наданні готельних, транспортних,

фінансових послуг; переосмислення та наповнення новими властивостями традиційних послуг та впровадження нових послуг; освоєння абсолютно нових туристичних ресурсів; застосування креативних форм організаційно-управлінської діяльності при розробці, виробництві, споживанні туристичних послуг; дослідження вихід на нові ринки туристських послуг з новими та традиційними туристичними послугами; організаційні зміни у розробці, виробництві і споживанні традиційного туристичного продукту.

6. Проаналізовано стан та темпи вдосконалення велоінфраструктури в м.Одеса. Велосипедна інфраструктура має великі можливості та переваги, для того, щоб існувати і бути перспективною для міста. Проаналізувавши фактори макроекономічного середовища, слід відзначити, що політичні фактори мають негативний вплив на розвиток велосипедної інфраструктури в м. Одесі. Соціальні фактори свідчать про стабільність демографічної ситуації, що є передумовою наявності попиту з боку населення на елементі велосипедної інфраструктури. Розглядаючи економічні фактори, можна зробити висновок, що у результаті нестабільної економічної ситуації в країні існує загроза браку коштів для розвитку велосипедної інфраструктури, проте є можливість використання інших фінансових інструментів, а саме «зелених» інвестицій. Аналіз технологічних факторів свідчить про високий рівень зносу і погану якість доріг та супутньої інфраструктури, проте існує можливість використання новітніх технологій для створення сучасної велосипедної інфраструктури.

7. Визначено суспільну та економічну ефективність інвестицій у розвиток велоінфраструктури. При реалізації першого сценарію розвитку велосипедної інфраструктури в м. Одесі сумарний добовий пробіг легкового приватного транспорту зменшиться на 84146,1 км, при реалізації другого сценарію – на 178810,4 км, а при реалізації третього – на 326066,1 км. Це матиме сприятливий вплив на навколишнє середовище шляхом та економію паливних ресурсів, а також розвантажить дорожній рух і зменшить кількість заторів.

8. Обґрунтовано напрями монетизації велоінфраструктури за рахунок реалізації проекту байкшерінгу було визначено, що байкшерінг має бути дешевше ніж таксі та трохи дорожче за громадський транспорт. Проте за умов залучення муніципалітету можливо впровадити пільгові форми проїзду, а також абонементи на певну кількість поїздок. В ідеальному варіанті вартість проїзду на прокатному велосипеді для пільгових категорій громадян має дорівнювати вартості проїзду в громадському транспорті.

9. Проведена оцінка економічної ефективності та ризиків проекту пов'язаних із розвитком велоінфраструктури. При ставці дисконтування у 25% період окупності та дисконтований термін окупності проекту складають 19 та 20 місяців, відповідно, за умов повного оновлення велопарку за вказані 3 роки. Показники чистого приведенного доходу, який складає 1956 тис. грн, та знаходяться вище нормативних значень і свідчать про доцільність проекту для реалізації. Внутрішня норма рентабельності складає 85,2 % і свідчить про достатню стійкість проекту до зовнішніх чинників. За період життєвого циклу проекту він згенерує 156,5 тис. грн. єдиного податку. Що стосується ЄСВ ми виходили від того, що проект потребує директора/адміністратора (він є у кожному місті і є певним чином представником

компанії) із заробітною платою 20 тис. грн на місяць (крім того він отримує окремі бонуси від компанії), технічного директора (керує закупівлею байків та деталей, адмініструє роботу майстрів з ремонту) із зарплатою 20 тис. грн. (крім того йому дозволяється отримувати бонуси від постачальників) та 2-х майстрів із зарплатою 12 тис. грн. кожному (працюють позмінно). Розмір сплаченого ЄСВ підприємством складає 14,1 тис. грн на місяць, крім того працівники перераховують податок на доходи фізичних осіб у розмірі 11,5 тис. грн на місяць.

## АНОТАЦІЯ

**Пашенко Є.О., «Стан та перспективи розвитку велоінфраструктури м.Одеса».**

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність». за освітньою програмою професійного спрямування, «Муніципальна економіка», Одеський національний економічний університет, м. Одеса, 2021 рік.

У роботі розглянуто теоретичні аспекти розвитку інфраструктури міста; місце вело інфраструктури в соціально-економічному розвитку міста; зарубіжний досвід розвитку велоінфраструктури.

Проведено аналіз стану та передумови розвитку транспорту м.Одеса; аналіз туристичних потоків як потенційних споживачів велоінфраструктури; аналіз стану та темпів вдосконалення велоінфраструктури в м.Одеса.

Розрахована суспільна та економічна ефективність інвестицій у розвиток вело інфраструктури; обґрунтовано напрями монетизації вело інфраструктури за рахунок реалізації проекту байкшерінгу; проведено оцінку економічної ефективності та ризиків проекту пов'язаних із розвитком велоінфраструктури м.Одеса.

**Ключові слова:** велоінфраструктура, інфраструктура, велодоріжки, байкшерінг, велосипед.

## ANNOTATION

**Pashchenko Y.O. «Status and prospects of development of cycling infrastructure in Odesa».**

Qualification work for a master's degree in specialty 076" Entrepreneurship, trade and exchange activities ", under the master's program, "Municipal economy", Odessa National Economic University, Odessa, 2021

Theoretical aspects of urban infrastructure development are considered in the paper; place led infrastructure in the socio-economic development of the city; foreign experience in the development of bicycle infrastructure.

Analysis of the state and prerequisites for the development of transport in Odessa was carried out; analysis of tourist flows as potential consumers of bicycle infrastructure; analysis of the state and pace of improvement of the bicycle infrastructure in Odessa.

Social and economic efficiency of investments in the development of cycling infrastructure is calculated; substantiated directions of monetization led infrastructure through the implementation of the biksharing project; assessing the economic efficiency and risks of the project related to the development of the bicycle infrastructure in Odessa.

**Keywords:** bicycle infrastructure, infrastructure, bike lanes, biking, bicycle.