

УДК 332.135/656.022.83

С. І. ГРЕЧАНА,
доцент, кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник,
І. А. ПОПОВА,
кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник

*Відділ проблем міжрегіонального співробітництва
Луганської філії Інституту економіко-правових досліджень НАН України
(Київ)*

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ ЗВ'ЯЗКІВ У МІЖРЕГІОНАЛЬНОМУ СПІВРОБІТНИЦТВІ

Розглянуто сутність транспортних зв'язків у міжрегіональному співробітництві та проведено їх оцінювання. Вивчено стан транспортної інфраструктури України в цілому та регіонів зокрема. Проаналізовано обсяги транспортних зв'язків. Визначено регіони з найбільш та найменш привабливими умовами для розвитку транспортних зв'язків у міжрегіональному співробітництві.

Ключові слова: транспортні зв'язки, міжрегіональне співробітництво, розвиток, транспортна інфраструктура, показники, якість, вантажоперевезення, пасажиропотік.

S. I. HRECHANA,
Associate Professor, Cand. of Econ. Sci.,
Senior Researcher,
I. A. POPOVA,
Cand. of Econ. Sci.,
Senior Researcher

*Department of Interregional Cooperation of
Luhansk branch of the Institute of Economic and Legal Research of the NAS of Ukraine
(Kyiv)*

DEVELOPMENT OF TRANSPORT LINKS WITHIN INTERREGIONAL COOPERATION

The nature of transport links within interregional cooperation is considered and its' evaluation is carried out. The state of transport infrastructure of Ukraine in general and regions in particular is studied. The volumes of transport links have been analyzed. Regions with the most and least attractive conditions for the development of transport links within interregional cooperation have been identified.

Keywords: transport links, interregional cooperation, development, transport infrastructure, indicators, quality, cargo transportation, passenger traffic.

Швидке розгортання інтеграційних процесів у глобальній економіці потребує розширення форм і способів співробітництва як між суб'єктами господарю-

© Гречана Світлана Іванівна (Hrechana Svitlana Ivanivna), 2017; e-mail: svigrech@gmail.com;

© Попова Ірина Анатоліївна (Popova Iryna Anatoliivna), 2017; e-mail: ira_popova_dik@mail.ru.

вання, так і між регіонами та країнами. Це, у свою чергу, актуалізує розбудову, більш інтенсивне та ефективне використання інфраструктури, яка є обов'язковим комплексним елементом будь-якої економічної системи. Особливе функціональне місце в ній посідає транспортна інфраструктура, яка забезпечує надійні та безперебійні зв'язки при організації перевезень вантажів і пасажирів.

Транспортні зв'язки як один з визначальних чинників ефективного функціонування економіки відіграють важливу роль в активізації міжрегіонального співробітництва. Інтеграція суб'єктів господарювання веде до зростання товарообмінних операцій між ними, збільшує навантаження на транспортну галузь. “Крім того, геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії та Близького Сходу” [1, с. 84]. Отже, регулярні та надійні транспортні зв'язки, які забезпечуються якісними комунікаціями й засобами і гарантують збереженість вантажів та безпеку перевезень, можуть сприяти підтримці та зростанню темпів товарообrotу і транзиту, що, у свою чергу, покращує міжрегіональне співробітництво. І навпаки, затримка перевезень, втрата вантажів чи зростання вартості доставки через погану якість доріг і транспортних засобів гальмують не тільки інтеграційні процеси, а й, власне, розвиток економіки. Це актуалізує питання оцінювання сучасного стану транспортної інфраструктури та забезпечуваних нею основних зв'язків між суб'єктами міжрегіонального співробітництва.

Наукове бачення проблематики функціонування й розвитку транспорту в Україні перебуває на стадії постійного оновлення та має міждисциплінарний характер. Внесок у формування її економічної складової зробили такі вітчизняні вчені, як В.М. Бондаренко, М.П. Бутко, М.Г. Вергун, В.Л. Дикань, М.В. Макаренко, Д.К. Прейгер, Ю.Є. Пашенко, О.Є. Соколова, І.О. Хорошилова, Н.В. Якименко та інші. Дослідивши окремі аспекти функціонування ринку транспортних послуг і його вплив на результати господарювання, напрями розвитку транспортних систем та їх основні ризики і проблеми, науковці, однак, акцентували недостатню увагу на особливому місці транспортних зв'язків у розбудові міжрегіонального співробітництва. У свою чергу, вирішенню проблемних питань функціонування та активізації такого співробітництва присвячено праці О.О. Бабінової, З.С. Варналія, Я.А. Жаліла, І.В. Заблодської, В.М. Монастирного, Л.Л. Прокопенка, І.З. Сторонянської та інших. Проте у їхніх дослідженнях транспортні зв'язки в більшості випадків вивчаються у загальному контексті розвитку інфраструктури міжрегіонального співробітництва та не оцінюються в аспекті сприяння такій співпраці.

З урахуванням цього **мета статті** – оцінити транспортні зв'язки в Україні для визначення найбільш привабливих умов розвитку міжрегіонального співробітництва, що сприятиме зростанню конкурентоспроможності регіонів і рівня життя населення країни.

Транспорт як стратегічно важлива галузь національної економіки та ключова ланка соціально-економічної системи своєю ефективною роботою забезпечує подальше підвищення добробуту суспільства. Задовольняючи потреби економіки та населення в перевезеннях, будучи умовою розвитку вітчизняної промисловості та інфраструктури, транспорт є тим фактором, який істотно впливає на динаміку економічного зростання регіонів, а з урахуванням значного тран-

зитного потенціалу України в межах Європейсько-Азійського транспортного коридору — країни та світу в цілому. Сприяння розвитку ефективних, безпечних і надійних перевезень, взаємодії та сумісності різних видів транспортних систем, а також допомога в реструктуризації та модернізації транспортного сектору України визначено як важливі напрями співпраці в межах підписаної Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Співпраця з ЄС у цій сфері та поступове зближення стандартів транспортних перевезень дозволять усунути ряд існуючих бар'єрів для транскордонного руху товарів і пасажирів, залучити додаткові інвестиції для розвитку і модернізації наявної та створення нової транспортної інфраструктури, отримати доступ до нових технологій у транспортному секторі [2, с. 104–105].

Отже, транспортно-економічні зв'язки різних рівнів мають бути предметом дослідження як при визначенні перспективних напрямів комплексного розвитку національної економіки та господарств регіонів, так і при плануванні процесів прискорення міжрегіонального і транскордонного співробітництва.

На основі узагальнення та синтезу визначень різних видів господарських зв'язків, у тому числі виробничих та інформаційних, і з урахуванням їх тісного перетину в інфраструктурному забезпеченні міжрегіонального співробітництва нами було сформульовано сутність транспортних зв'язків: це система суспільно-економічних відносин, яка за допомогою своїх технічних засобів реалізує переміщення, пересування, транспортування матеріальних об'єктів між суб'єктами господарювання виробничої та невиробничої сфер, здійснюючи пасажиро-перевезення в регіоні та за його межами. Причому під технічними засобами розуміється весь транспортний інфраструктурний комплекс, а не тільки транспортні засоби. Транспортні зв'язки класифікуються за різними ознаками, серед них слід відзначити, з урахуванням мети даного дослідження, територіальну поширеність, за якою розрізняють внутрішньорегіональні, міжрегіональні, національні та міжнародні зв'язки. У цьому контексті зосередимося на міжрегіональних транспортних зв'язках, особливо тих, які покликані забезпечити взаємодію між об'єктами та суб'єктами інфраструктури міжрегіонального співробітництва.

Транспортні зв'язки в міжрегіональному співробітництві — це система суспільно-економічних відносин, яка забезпечує весь спектр перевезень, створює і регулює умови, необхідні для безперебійного функціонування господарських взаємозв'язків і взаємодії суб'єктів та учасників регіональної економіки. Вони, відображаючись на галузевому і територіальному поділі праці, сприяючи розширенню та прискоренню товарного обміну, спеціалізації регіональних ринків, їх інтеграції в державні, міжнародні та світові системи, впливають на ціноутворення на інших товарних ринках і забезпечують функціонування соціальної, культурної та оборонної функцій держави. У свою чергу, на їх розвитку позначаються: базовий стан транспортної галузі; науково-технічний прогрес; капітальні вкладення, направлені на інноваційний розвиток транспорту; розширення міжгалузевих і міжтериторіальних зв'язків; розвиток у регіоні вантажоутворювальних галузей промисловості, сільського господарства, будівництва тощо; розбудова промисловості; політика держави у сфері оподаткування, тарифо- та ціноутворення тощо; рівень екологічного забруднення та ін. [3, с. 21–22].

Ефективність транспортних зв'язків зростає за рахунок плідної взаємодії суб'єктів транспортного ринку в його межах і підвищення конкурентоспроможності надаваних транспортних послуг. Слід погодитися з А.В. Матвеевою, що під такими послугами потрібно розуміти “складну систему врегульованих норм права та забезпечених засобами правового врегулювання відносин, які утворюються між виробниками та споживачами транспортних послуг, а також іншими учасниками ринку та державою в особі уповноважених органів державної влади з приводу перевезення пасажирів, багажу та вантажів як на національному, так і на міжнародному рівнях” [4, с. 21–22]. Основною є системоутворююча функція такого ринку. Її виконання забезпечує внутрішню підтримку конкурентного потенціалу виробників та дозволяє здійснювати виробничу кооперацію і товарний обмін у міжгалузевій, міжрегіональній та міжнародній сферах.

Сучасний стан транспортного ринку та зв'язків між його учасниками спеціалісти визначають як незадовільний. Це зумовлено, передусім, рівнем розвитку транспортної інфраструктури, яка, за даними експертів Всесвітнього економічного форуму, не відповідає сучасним потребам вітчизняної економіки. За цим показником Україна посідає 91-ше місце, перебуваючи між Філіппінами та Гватемалою, а перші позиції належать ОАЕ, Гонконгу, Сінгапуру, Нідерландам, Японії *. Українські автомобільні дороги за своєю якістю входять до п'ятірки найгірших у світі – 134-те місце із 138 країн. Не набагато кращою є ситуація з інфраструктурою портів та повітряного транспорту – відповідно, 96-те та 103-тє місця. Позитивно оцінюється тільки залізнична інфраструктура (34-те місце, яке все ж на 6 сходинок є нижчим за минулорічні показники).

Забезпечення активізації міжрегіонального співробітництва потребує достовірної інформації щодо якості транспортної інфраструктури в розрізі регіонів. Її можна отримати з експертних оцінок, таких, наприклад, які пропонують фонд ім. Ф. Еберта (EFQM) чи фонд “Ефективне управління”. EFQM провів аналітичне дослідження стану розвитку інфраструктури в регіонах України **, оцінивши її за 9 підсистемами, серед яких є і транспортна. Для кожного з регіонів зроблено висновки щодо поточного стану та проблем за кожною складовою, наведено рекомендації щодо можливих напрямів їх розвитку. Так, тільки у Дніпропетровській області стан транспортної інфраструктури визнано умовно-задовільним, у Волинській, Донецькій, Житомирській, Запорізькій, Київській, Кіровоградській, Миколаївській, Полтавській, Сумській, Херсонській та Чернівецькій областях – умовно-незадовільним, у решті – незадовільним.

Фонд “Ефективна економіка” розраховує індекс глобальної конкурентоспроможності регіонів (аналог світового Global Competitiveness Report) ***. Серед базових показників конкурентоспроможності в розділі “інфраструктура” визначається якість її транспортних складових: доріг, залізничної та портової інфра-

* Ukraine. The Global Competitiveness Index 2016–2017 edition [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index/country-profiles/#economy=UKR>.

** Стан та перспективи розвитку інфраструктури регіонів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/InfraSTRUKTURA.pdf>.

*** Отчет о конкурентоспособности регионов Украины: навстречу экономическому росту и процветанию [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.feg.org.ua/uploadfiles/ckfinder/files/reports/2013/FEG_report_2013_body_rus.pdf.

структур, повітряних перевезень (рис. 1). Значення показників варіюються від 1, яка означає, що інфраструктура є зовсім не розвинутою, до 7, що характеризує її як відмінно розвинуто й ефективну на рівні міжнародних стандартів.

Як видно з рисунку, крім низької якості транспортна інфраструктура вирізняється також дуже великою неоднорідністю. Найнижча оцінка – у Тернопільській області, що відповідає 101-му місцю у світовому рейтингу (рівень Румунії та Албанії), а найвища, яка належить м. Києву (немає на рисунку), – відповідає 32-му місцю. Якість залізничної інфраструктури Харківської області має найвищий бал серед регіонів – 5,52 (відповідає 11-му місцю у глобальному рейтингу – рівню Нідерландів), а найнижчий показник – у Херсонській області (4,04 бала).

Особливе занепокоєння щодо ефективного здійснення транспортних зв'язків у міжрегіональному співробітництві викликає стан українських автомобільних доріг. Він призводить до підвищення аварійності (у середньому за 1 добу в ДТП гинуть 12 осіб), що не сприяє зростанню обсягів чи швидкості перевезень.

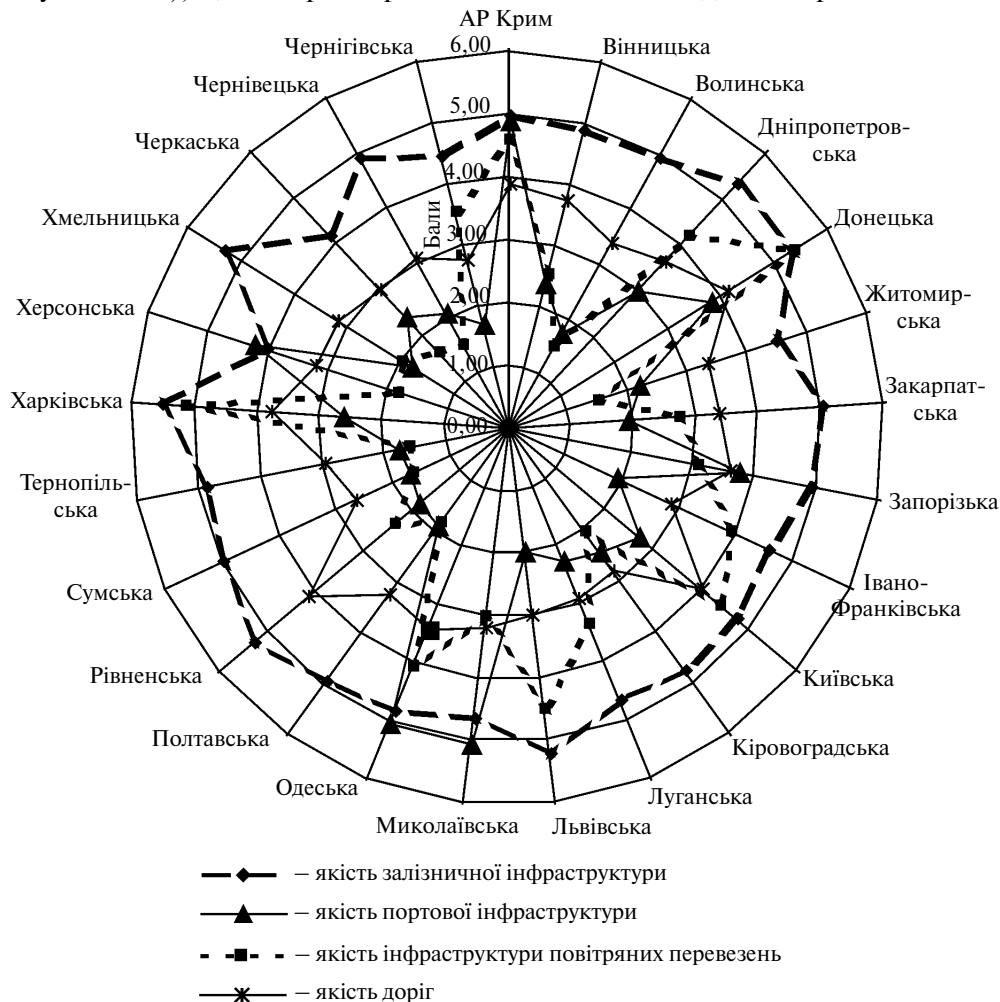


Рис. 1. Експертна оцінка якості транспортної інфраструктури за регіонами України

Побудовано авторами за: Отчет о конкурентоспособности регионов Украины: навстречу экономическому росту и процветанию [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.feg.org.ua/uploadfiles/ckfinder/files/reports/2013/FEG_report_2013_body_rus.pdf.

Це зумовлює виникнення іншого роду оцінок, які вже не пов'язані з науковими дослідженнями, а базуються на практичних спостереженнях. Так, у межах проекту navizor.com у 2015 р. за відгуками його користувачів було складено рейтинг якості доріг [5], який довів, що аварійні автомобільні дороги є у будь-якому регіоні України (рис. 2). За результатами рейтингу (чим вищим є місце – тим гірші дороги) лідируючі позиції зайняли Одеська, Львівська та Івано-Франківська області. Середні показники аварійності – в Луганській, Вінницькій і Донецькій областях, а найменше поганих автодоріг – у Житомирській, Кіровоградській і Київській областях.

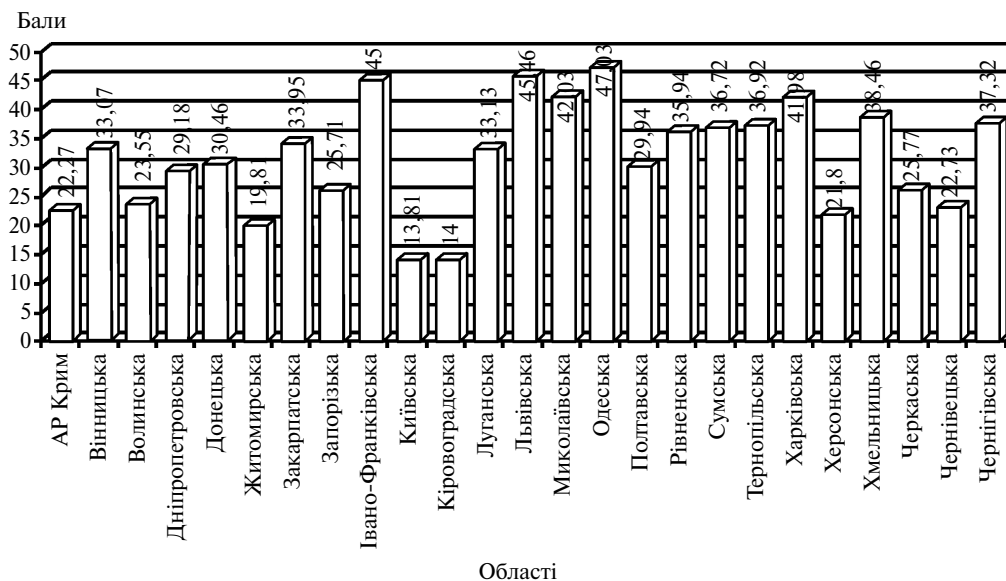


Рис. 2. Рейтинг регіонів України за найгіршими дорогами

Побудовано авторами за [5].

Такий стан розвитку транспортної галузі “не тільки зумовлює ризик виникнення ускладнень для діяльності окремих транспортних підприємств, а й ставить під загрозу стабільну та ритмічну роботу як національної транспортної системи загалом, так і інших галузей економіки, пов’язаних з нею єдиним виробничим циклом” *. Так, дослідження транспортних зв’язків показало, що в останні роки транспортна система України переживає період нестабільності й демонструє негативну динаміку обсягів вантажних і пасажирських перевезень (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка обсягів транспортних зв’язків в Україні *

Показники	Роки					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Перевезено вантажів (млн. т).....	602	657	644	632	571,5	503,8
залізничний транспорт.....	433	469	457	442	387	350
водний транспорт.....	11	10	8	6	6	6,4
автомобільний транспорт.....	158	178	179	184	178,4	147,3
авіаційний транспорт.....	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

* Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2016 році : аналіт. доп. – К. : НІСД, 2016. – С. 531.

Закінчення таблиці

Перевезено пасажирів (млн. осіб).....	6845	6980	6812	6620	5899,5	5175,7
залізничний транспорт.....	427	430	429	425	389,1	389,8
водний транспорт.....	7,6	8,0	6,6	7,3	0,6	0,6
автомобільний транспорт.....	3726	3612	3449	3341	2915,3	2259,8
авіаційний транспорт.....	6	8	8	8	6,5	6,3
міський електричний транспорт.....	2678	2922	2919	2838	2588	2519

* Складено авторами за: Економічна статистика. Економічна діяльність. Транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm.

У 2015 р. порівняно з попереднім роком загальні обсяги перевезень вантажів зменшилися на 11,8%, пасажирів – на 12,3%. Україна досі не вийшла на докризові показники перевезень: у 2015 р. обсяги перевезень вантажів становили 84% від рівня 2010 р., а пасажирів – 76%. Загальноекономічні тенденції проявляються у падінні обсягів вантажних перевезень, що демонструють практично всі (крім автомобільного) види транспорту. Залізничним транспортом у 2015 р. перевезено 350 млн. т вантажів, що на 9,5% менше, ніж у 2014 р., і становить лише 81% від рівня 2010 р. У загальній структурі перевезень вантажів цей вид транспорту займає найбільшу частку – 70%, що істотно впливає на динаміку перевезень вантажів у цілому по Україні.

Грунтуючись на результатах проведеного аналізу, можна зазначити, що залізничні перевезення є сильною стороною транспортних зв'язків, тоді як стан автомобільних доріг, портів та авіаційної інфраструктури – слабкою. При оцінюванні потенціальних можливостей таких зв'язків з метою активізації міжрегіонального співробітництва необхідно дослідити підсилюючі та послаблюючі чинники, які впливають на розвиток територій.

Оцінювання показників транспортної інфраструктури дозволило згрупувати регіони за рівнем якості залізничної та дорожньої інфраструктур, а також обсягами перевезень, що дозволило виокремити області з найбільш та найменш привабливими умовами для розвитку транспортних зв'язків у міжрегіональному співробітництві (табл. 2).

Таблиця 2

Привабливість умов для розвитку транспортних зв'язків регіонів України *

Області	Групи за якістю				Умови щодо привабливості
	дорожньої інфраструктури	залізничної інфраструктури	вантажоперевезень	пасажироперевезень	
Вінницька	I	II	II	III	Середні
Волинська	II	II	III	IV	Низькі
Дніпропетровська	II	I	III	III	Середні
Донецька	I	II	IV	IV	Низькі
Житомирська	II	II	II	I	Високі
Закарпатська	II	I	III	III	Середні
Запорізька	II	I	IV	III	Низькі
Івано-Франківська	IV	II	I	I	Середні
Київська	I	II	II	II	Високі

Проблеми регіонального розвитку і децентралізації

Закінчення таблиці

Кіровоградська	IV	III	I	IV	Непривабливі
Луганська	III	II	II	II	Середні
Львівська	IV	I	III	III	Низькі
Миколаївська	IV	III	II	III	Непривабливі
Одеська	III	I	IV	III	Низькі
Полтавська	I	II	II	III	Середні
Рівненська	II	II	II	II	Середні
Сумська	III	II	II	II	Середні
Тернопільська	IV	II	I	III	Низькі
Харківська	I	II	II	II	Високі
Херсонська	III	III	III	II	Низькі
Хмельницька	III	II	II	II	Середні
Черкаська	III	II	I	II	Середні
Чернівецька	III	III	III	II	Низькі
Чернігівська	IV	II	IV	II	Непривабливі

* Складено авторами за: Отчет о конкурентоспособности регионов Украины: навстречу экономическому росту и процветанию [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.feg.org.ua/uploadfiles/ckfinder/files/reports/2013/FEG_report_2013_body_rus.pdf; Економічна статистика. Економічна діяльність. Транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm; Регионы Украины за 2014 рік : стат. зб. – К. : Державна служба статистики України, 2015. – Ч. 2. – 681 с.

Проведене оцінювання показників дорожньої інфраструктури – якості автомобільних доріг, щільності автодоріг з твердим покриттям загального користування, зношеності автодоріг загального користування, питомої ваги доріг першої категорії серед усіх доріг з твердим покриттям загального користування, відношення протяжності автодоріг з твердим покриттям до загальної кількості АЗС – дозволило поділити регіони на 4 групи. Так, регіони *першої групи* відрізняються високою щільністю автодоріг і невеликою зношеністю. У цих регіонах відносно висока як для України щільність доріг першої категорії (не менше 3-4 смуг). Дороги тут характеризуються високою інтенсивністю вантажо- та пасажиропотоків. До *другої групи* відносяться регіони внутрішнього транзиту, в яких середня щільність доріг, невисокі показники вантажо- та пасажиропотоків. До *третьої групи* входять промислові східні та південні регіони, яким притаманні відносно низька щільність автодоріг, значна зношеність, а також повільне будівництво нових доріг. У *четвертій групі* – регіони з низькими оцінками, в основному це аграрні регіони, які характеризуються низькою щільністю доріг першої категорії та незначними показниками вантажоперевезень.

Для оцінювання залізничної інфраструктури регіонів було проаналізовано рівень її якості, щільність залізничних шляхів, пасажиропотік, зношеність полотна. Територіально поділ було здійснено на 3 групи. До *першої групи* віднесено регіони з якісною залізничною інфраструктурою, високою щільністю шляхів, великим пасажиропотоком і незначним ступенем зношеності, тобто регіони, через які проходить основний транзит. До *другої групи* увійшли регіони, які мають високу оцінку якості інфраструктури, середні показники щільності шляхів і пасажиропотоку в поєднанні з великою швидкістю і вагою поїздів, а також значною зно-

шеністю залізничного полотна. До *третьої групи* – регіони з низькою щільністю залізничних доріг і малим пасажиропотоком.

Групування регіонів за показниками вантажо- та пасажироперевезень відбувалося за результатами аналізу динаміки відповідних статистичних показників за період 2010–2014 рр. До *першої групи* ввійшли такі регіони, у яких спостерігалось стабільне зростання показників. До *другої групи* – ті, в яких на фоні загального зростання показників були винятки, які не сильно погіршили ситуацію. До *четвертої групи* віднесено регіони, в яких спостерігалось систематичне зниження показників, а до *третьої групи* – решту.

Підсумкові оцінки привабливості умов розвитку транспортних зв'язків інтерпретувалися так. Превалювання значень, які відповідали першим двом групам, визначалось як високий ступінь привабливості, другої та третьої – середній, третьої – низький, четвертої – непривабливі умови.

Як видно з даних, наведених у таблиці 2, високопривабливі умови для розвитку транспортних зв'язків мають Житомирська, Київська та Харківська області, тоді як непривабливістю характеризуються зв'язки суб'єктів з Кіровоградської, Миколаївської та Чернігівської областей. Десять регіонів отримали середні оцінки, а вісім – низькі. Ці результати дозволяють виокремити головні орієнтири для внесення змін до Стратегій соціально-економічного розвитку регіонів і передбачити включення до планів дій з їх реалізації відповідних проектів модернізації транспортної інфраструктури у визначених сегментах.

Такі проекти, зазвичай, є досить масштабними за обсягами фінансування, яке на рівні регіональних бюджетів може бути недостатнім, або вони (проекти) охоплюють декілька регіонів, що викликає необхідність їх підтримки на державному рівні. Головними фінансовими інструментами регіонального розвитку з урахуванням недостатнього розвитку механізмів державно-приватного партнерства в Україні залишаються Державний фонд регіонального розвитку (ДФРР) та кошти міжнародних донорів. Наприклад, Угодою про асоціацію між Україною та ЄС передбачено європейську допомогу транспортному сектору нашої країни, в тому числі фінансову та технічну. Проте навіть сукупно ці кошти не дозволяють одночасно виконати весь обсяг необхідних змін, на практиці їх лівова частка використовується не для першочергових напрямів. Отже, при оптимізації відбору інфраструктурних проектів для фінансування з ДФРР чи заявок на отримання міжнародної допомоги у вигляді грантів і цільових програм можна скористатися результатами пропонованого порядку визначення привабливості умов розвитку транспортних зв'язків. Відповідна систематизація оцінок дозволить обрати ті проекти, які зможуть забезпечити підвищення якості, безпеки та ефективності у сфері транспортних перевезень, а також розширення та зміцнення основних транспортних зв'язків між територіями, що і передбачено в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС*.

Висновки

1. Транспортні зв'язки посідають одне з пріоритетних місць серед визначальних чинників ефективного функціонування економіки та відіграють важливу роль в активізації міжрегіонального співробітництва. Запропоновано під транс-

* Угода про асоціацію між Україною та ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/984_011.

портними зв'язками у міжрегіональному співробітництві вважати таку систему суспільно-економічних відносин об'єктів, яка забезпечує весь спектр перевезень, створюючи і регулюючи умови, необхідні для безперервного функціонування господарських зв'язків і взаємодії суб'єктів та учасників регіональної економіки.

2. Доведено, що сучасний стан транспортного ринку і зв'язків між його учасниками є незадовільним не тільки за кількісними та вартісними критеріями, але й за якісними. Наведено низькі оцінки зарубіжних і вітчизняних експертів транспортної інфраструктури як України в цілому, так і регіонів зокрема. Обґрунтовано, що на формування транспортних зв'язків впливають такі елементи: позитивно – залізничні перевезення, негативно – стан автомобільних доріг, портів та авіаційної інфраструктури.

3. З урахуванням чутливості транспортних зв'язків до зміни діяльності вказаних елементів обрано відповідну систему показників-індикаторів, на основі аналізу якої регіони згруповано в 4 категорії (якість залізничної та дорожньої інфраструктур, обсяги пасажирських і вантажних перевезень). Це дало змогу виокремити області з найбільш та найменш привабливими умовами для розвитку транспортних зв'язків у міжрегіональному співробітництві.

4. Запропонований порядок визначення привабливості умов для розвитку транспортних зв'язків дозволяє виокремити перспективні території при плануванні подальшого розвитку регіонів, а саме при формуванні (внесенні змін) Стратегій регіонального розвитку в частині заходів міжрегіональної інвестиційно-виробничої співпраці у площині інфраструктури. Ці результати стануть у нагоді при відборі проектів щодо модернізації у сфері транспорту для фінансування з ДФРР чи заявок на отримання міжнародної допомоги у вигляді грантів і цільових програм у контексті державної регіональної політики та Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Список використаної літератури

1. Пизинцали Л.В., Рогачева Е.В. Развитие системы качества в украинской транспортной системе // Проблемы техники. – 2013. – № 1. – С. 84–94.
2. Економічна складова угоди про асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу, населення та державного управління ; [за ред. І. Бураковського та В. Мовчан]. – К. : Інститут економічних досліджень і політичних консультацій, 2014. – 141 с.
3. Заблодська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : моногр. – Сєверодонецьк : СНУ ім. В. Даля, 2016. – 193 с.
4. Матвєєва А. Ринок транспортних послуг: поняття, учасники та об'єкти // Вісник Академії правових наук України. – 2011. – № 1 (64). – С. 135–143.
5. Коломинов В. Составлен рейтинг областей Украины по качеству автодорог [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://autonews.autoua.net/novosti/10530-sostavlen-rejting-oblastej-ukrainy-po-kachestvu-av.html>.

References

1. Pizintsali L.V., Rogatcheva E.V. *Razvitie sistemy kachestva v ukrainskoi transportnoi sisteme* [Development of quality system in Ukrainian transportation system]. *Problemy tekhniki – Problems of Technics*, 2013, No. 1, pp. 84–94 [in Russian].

2. *Ekonomichna Skladova Uhody pro Asotsiatsiyu mizh Ukrainoyu ta ES: Naslidky dlya Biznesu, Naseleण्या ta Derzhavnoho Upravlinnya* [Economic Component of the Association Agreement Between Ukraine and the EU: Implications for Business, Population and Public Administration]. I. Burakovsky, V. Movchan (Eds.). Kyiv, Institute for Economic Research and Policy Consulting, 2014 [in Ukrainian].

3. Zablods'ka I.V., Buz'ko I.R., Zelenko O.O., Khoroshylova I.O. *Infrastrukturne Zabezpechennya Rozvytku Transportnoi Systemy Rehionu* [Infrastructure Support for the Development of a Region's Transport System]. Severodonets'k, Volodymyr Dahl East Ukrainian National University, 2016 [in Ukrainian].

4. Matveeva A. *Rynok transportnykh poslug: ponyattya, uchasnyky ta ob'ekty* [Market of transport services: concept, participants and objects]. *Visnyk Natsional'noi akademii pravovykh nauk Ukrainy – Bulletin of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine*, 2011, No. 1 (64), pp. 135–143 [in Ukrainian].

5. Kolominov V. *Sostavlen reiting oblastei Ukrainy po kachestvu avtodorog* [Compiled list of regions of Ukraine on the quality of roads], available at: <http://autonews.autoua.net/novosti/10530-sostavlen-rejting-oblastej-ukrainy-po-kachestvu-av.html> [in Russian].

Стаття надійшла до редакції 27 грудня 2016 р.
