

припадає 2,3 вагони та 2,0 – в Росії). Це є свідченням значного розвитку транспортної інфраструктури обох країн, що створює значні перспективи розвитку галузі, можливі за умови залучення до галузі капітальних інвестицій для оновлення значно зношеного рухомого складу. Це дасть змогу в повній мірі забезпечити наявний попит населення на якісні та комфортні внутрішньоміські переміщення.

Суттєвим орієнтиром для означення програм розвитку може слугувати значна ємність ринку внутрішньоміських перевезень в країнах. В цій сфері в Україні, на відміну від Росії, останні 5 років намітилася тенденція до зростання обсягів внутрішньоміських перевезень, що є свідченням існуючого попиту на перевезення. Разом з тим відмітимо тенденцію зменшення питомої ваги міського електротранспорту на даному ринку, що складає близько 35 % для Росії та 32% для України. Це є свідченням посилення конкуренції на ринку та переходу споживачів на інші види міського транспорту та легко пояснюється моральним та фізичним зносом, низьким рівнем комфорту та мобільності наземного електротранспорту в порівнянні з іншими видами.

Разом з тим відмітимо суттєву перспективу розвитку даного виду транспортних послуг, що виражається у високих показниках транспортної рухомості населення. Так, в Україні кожен міський житель здійснює близько 250 поїздок міським громадським транспортом, в Росії – близько 140 поїздок. З них на долю наземного електротранспорту припадає 80 поїздок в Україні та 50 – в Росії.

Отже, Україна та Росія займають провідне місце серед країн СНД за присутністю міського наземного електротранспорту, розвитком інфраструктури (без урахування якості) та ємністю ринку внутрішньоміських перевезень, що зумовлює значний потенціал стратегічного розвитку даної галузі за умов модернізації та ефективного управління.

**УДК 3301:339.9**

### ДИНАМІКА СВІТОВОГО ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРУ ТА МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

*Соболев В.М., д.е.н., професор,  
Олійник М.В., аспірант (ХНУ ім. В. Н. Каразіна)*

Глобалізація сприяє зростанню відкритості національної економіки, її втягуванню у світовий економічний простір. У свою чергу, зростаюча відкритість справляє неабиякий вплив на усі соціально-економічні процеси, причому цей вплив

є досить суперечливим, що стосується також і просторової динаміки економічної системи. Сучасні тенденції розвитку економічного простору прямо впливають на діяльність промислових та транспортних підприємств. Відбуваються постійні зміни у напрямках і структурі вантажо- та пасажиропотоків як усередині країни, так і між державами. Внаслідок цього виникає потреба у пізнанні сутності та тенденцій розвитку структури економічного простору з метою підвищення рівня наукового прогнозування перспектив розвитку промисловості і транспорту.

Досвід ринкової трансформації останніх двох десятиріч в таких регіонах, як Балтія, Центральна та Східна Європа, СНД свідчить про суттєво різні результати цього процесу в окремих групах країн, а також про те, що на ефективність ринкової трансформації найсуттєвіший вплив справляла та продовжує справляти інституційна складова. Внаслідок цього саме методологія інституціоналізму є найбільш придатною та прийнятною для дослідження процесу формування ринкової економіки у вищезазначених країнах та їхнього входження у світову економіку, у тому числі через повніше використання потенціалу міжнародних транспортних коридорів. Це має особливе значення для України, як транзитної держави, чий потенціал у цій царині використовувався упродовж усіх років незалежного розвитку вкрай неефективно. Це є особливо прикрит з огляду на приклади набагато успішніших ринкових перетворень в інших європейських країнах, у тому числі перетворень у транспортній галузі.

Суттєвим є також те, що у багатьох країнах, в тому числі в Україні, на сьогодні ринкові перетворення виявились фактично заблокованими (а отже, залишаються невизначеними подальші перспективи реформ). В умовах зростаючого (і далеко не завжди позитивного) впливу глобалізації на внутрішній соціально-економічний розвиток таке блокування ставить під загрозу саме існування держави і потребує вжиття енергійних заходів щодо взяття під належний контроль та нейтралізації відповідних негативних тенденцій. Але при цьому суттєва різниця в результатах ринкових перетворень поки що не знайшла свого задовільного теоретичного пояснення.

Таке пояснення є особливо необхідним в умовах зростання невизначеності та ризиків здійснення економічної діяльності у зв'язку з неконтрольованим розростанням фінансового сектору економіки та його відривом від потреб реального сектору, що дуже болісно вплинуло саме на економіку транзитивних країн в ході світової фінансової кризи 2008 р.

Україна повною мірою зазнала значних втрат від цієї кризи саме внаслідок інституційної аморфності фінансового сектору національної

економіки. Між тим саме для транспортних коридорів проблема пошуку фінансових джерел їхньої модернізації набуває виключного значення. Тінізація фінансових потоків у державі робить практично неможливим запровадження міжнародних стандартів організації залучення фінансових коштів для приведення транспортних коридорів у відповідність до сучасних вимог. Без подолання цих негативних процесів успішна реалізація будь-яких міжнародних транспортних проєктів є неможливою.

**УДК 656.2**

### УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ СОРТУВАЛЬНИХ СТАНЦІЙ СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Таратушка К.В., асистент (УкрДАЗТ)*

Приведення основних фондів, трудових та матеріальних ресурсів у відповідність до існуючих обсягів роботи та до існуючих потреб економіки і населення у перевезеннях - одна з основних задач I етапу Програми реструктуризації залізничного транспорту України. Загальне падіння обсягів перевозок привело до перерозподілу їх між залізничним та автомобільним видами транспорту в сторону автомобільного транспорту. У даній ситуації очевидна необхідність не тільки перегляду основних фондів, але й витрат, пов'язаних з підтриманням перевізного процесу.

Залізничним транспортом перевозиться значний обсяг вантажу в міжнародному сполученні в порівнянні з автомобільним транспортом. Сортувальні станції є невід'ємною частиною міжнародних транспортних коридорів, оскільки на них переробляється значний обсяг вагонопотоку. Необхідно розглянути питання оптимізації колійного розвитку сортувальних станцій, спеціалізованих для міжнародних вантажоперевезень, та розглянути питання щодо виділення окремих колій або груп колій, які могли би мати спеціалізацію тільки для міжнародного вантажосполучення.

**УДК 338.47: 656.2**

### МЕТОДОЛОГІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ СИСТЕМНИХ ПІДХОДІВ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Тимофєєва Т.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У даний час однією з пріоритетних задач для всієї транспортної системи України є визначення цілей і стратегії забезпечення регулювання економічної безпеки транспорту, яка полягає у створенні умов для підтримки такого рівня розвитку кожного виду транспорту, який дозволить в будь-яких ситуаціях задовольняти життєво важливі потреби економіки і населення в перевезеннях; забезпечити його мобілізаційну готовність до роботи в надзвичайних умовах, а також протистояти внутрішнім і зовнішнім загрозам, які впливають на економічну безпеку транспорту. При цьому особлива увага приділяється забезпеченню економічної безпеки залізничному транспорту.

Система забезпечення економічної безпеки включає декілька аспектів: теоретично-пізнавальний, методологічний, практичний, організаційний і ресурсний. Теоретично-пізнавальний аспект базується на системі категорій економічної безпеки та її тенденціях. Подалі така система використовується для розробки засобів, методів аналізу як для пояснення нових явищ і процесів, отримання нових знань, так і для прийняття практичних рішень з перетворення й удосконалення дійсності. Тому наступним аспектом є методологічний. Методологічні основи базуються на системних методах дослідження оцінок результативності вжитих дій і заходів щодо забезпечення економічної безпеки.

Застосування дій і заходів щодо нейтралізації загроз неадекватних їм або невчасне їх застосування, або бездіяльність підприємств залізничного транспорту щодо забезпечення їх економічної безпеки призводять до наслідків, які впливають не тільки на явища та процеси, які відбуватимуться на цих підприємствах, а взагалі на діяльність залізничного транспорту. Потрібна оцінка результативності вжитих дій і заходів щодо забезпечення економічної безпеки та їх наслідків.

Методологічне значення системних методів дослідження оцінок результативності вжитих дій і заходів щодо забезпечення економічної безпеки для перетворення дійсності відбувається в її практичному аспекті. З цією метою стратегічні напрями та тактичні прийоми базуються на системі дій і заходів, яка з найменшими втратами нейтралізує загрози та припиняє негативні процеси. Ця система повинна бути адекватною та