

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Незалежно від сфери функціонування міської транспортної системи найважливішими для суспільства залишаються завдання державних органів щодо зниження зовнішніх витрат функціонування громадського транспорту, що виражаються у формуванні вимог до використання транспортних засобів, режимів роботи, доступності тощо. Суперечності в оцінці ефективності роботи міської транспортної системи стимулюють розвиток нових форм транспортного обслуговування населення.

Враховуючи усі вище перелічені особливості формування структури тарифу на послуги у громадському транспорті можна зробити висновок, що система ціноутворення недосконала, не стимулює розвиток міської транспортної мережі, процес ціноутворення є складним і потребує постійного перегляду та удосконалення.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Молодых И. А. Пассажирский транспорт в пригородной зоне крупного города / И. А. Молодых. – М.: «Транспорт», 1976. – 144 с. pdf.

2. Базилук А. В. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: монографія / А. В. Базилук, Я. Я. Назаренко; Нац. трансп. ун-т. – К.: НТУ, 2010. – 176 с.

3. Гудкова В. П. Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: монографія. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 259 с.

4. Салимжанов И. К. Цены и ценообразование / И. К. Салимжанов – М.: КНОРУС, 2007. – 304 с.

5. Горев, А. Э. Основы теории транспортных систем. – СПбГАСУ: СПб, 2010. – 214 с.

6. Социально-экономическая эффективность регионального развития / С. Н. Растворцева, В. В. Фаузер, В. Н. Задорожный, В. А. Залевский; отв. ред. д.э.н., доцент С. Н. Растворцева. – М.: Экон-Информ, 2011. – 136 с.

7. Sheffi Yosef. Urban transportation network. – PRENTICE-HALL, INC., Englewood Cliffs, New Jersey, 1985. – 399 p. [Електронний ресурс] / Режим доступу: [http://sheffi.mit.edu/sites/default/files/sheffi\\_urban\\_trans\\_networks](http://sheffi.mit.edu/sites/default/files/sheffi_urban_trans_networks).

*Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Бакаєв Л.О.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 656.078.1

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ СТРАН И ТЕРРИТОРИЙ

*Соляник Е. В., аспирант (ДНУЖТ ім. В. Лазаряна)*

*Рассмотрен Транс'євразийский коридор развития как усовершенствованное измерение сотрудничества, открывающее перспективы перед странами, основаные на индустриализации их экономик на новом качественном уровне. Транс'євразийский коридор развития является сложной, распределенной по территории сетью инфраструктур, в рамках которой возникают несколько типов их комплексирования. Определены основные задачи развития транспортных систем в ближайшем будущем. Рассмотрены основные направления инфраструктурного усовершенствования, связанные с созданием Транс'євразийского коридора развития для Украины. Определены возможные результаты от развития международных транспортных коридоров как условия создания Транс'євразийского коридора развития.*

*Ключевые слова: развитие, международный транспортный коридор, мультимодальная инфраструктура, транзитный потенциал.*

## МІЖНАРОДНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ КОРИДОР ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ КРАЇН І ТЕРИТОРІЙ

*Соляник К. В., аспірант (ДНУЗТ ім. В. Лазаряна)*

*Розглянуто транс'євразійський коридор розвитку як удосконалений вимір співробітництва, що відкриває перспективи перед країнами, основані на індустріалізації їх економік на новому якісному рівні. Транс'євразійського*

коридор розвитку є складною, розподіленою по території мережею інфраструктур, в межах якої виникають кілька типів їх комплексування. Визначено основні завдання розвитку транспортних систем в найближчому майбутньому. Розглянуто основні напрями інфраструктурного удосконалення, пов'язані із створенням транс'євразійського коридору розвитку для України. Визначено можливі результати від розвитку міжнародних транспортних коридорів як умови створення транс'євразійського коридору розвитку.

**Ключові слова:** розвиток, міжнародний транспортний коридор, мультимодальна інфраструктура, транзитний потенціал.

### INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR AS A FACTOR OF DEVELOPMENT OF THE COUNTRIES AND TERRITORIES

*Solyannik E. V., graduate student  
(Dnepropetrovsk National University of Railway Transport. n. V. Lazaryana)*

*Considered trans-Eurasian corridor as dimension of development cooperation, which opens up new prospects for the countries that are based on the industrialization of their economies on a new qualitative level. Trans-Eurasian corridor development is a complex, distributed within a network infrastructure, where there are several types of aggregation. The main problems of the development of transport systems in the near future. The main directions of development of infrastructure related to the creation of trans-Eurasian corridor development for Ukraine (technical modernization of the railway infrastructure, the construction of cross-border transport and logistics hub.) The possible results from the development of international transport corridors as the conditions creating trans-Eurasian corridor development.*

**Keywords:** development, international transport corridor, multimodal infrastructure, transit potential.

**Постановка проблеми.** Одной из главных проблем, лежащих в основе продолжающегося мирового финансового кризиса, является отсутствие глобальных инициатив, которые открывали бы новые горизонты и давали возможность выхода из рецессии и бюджетного дефицита к совместным планам развития. Сегодня необходим «мотор», который вывел бы мировую экономику из глобального спада. Им должен стать проект индустриализации экономик на новом качественном уровне, в котором будут задействованы как основные, так и инфраструктурные отрасли экономики. Такой проект - «Транс'євразійський коридор розвитку», характеризуючий нове измерение сотрудничества и открывающий новые перспективы перед странами. Составляющей такого проекта является развитие железнодорожной, автомобильной инфраструктуры как частей международных транспортных коридоров.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Проекты развития социально-экономических систем находятся в центре внимания многих ученых. Среди них Бабкина О.Н., Дикань В.Л., Новикова А.М., Саликов Ю.А., Якименко Н.В. и др. [1-5]. При этом большинство ученых разделяют точку зрения относительно комплексности применяемых механизмов и инструментов развития. В целом присоединяясь к ним, необходимо обратить внимание на то, что в научных публикациях недостаточно рассматривается вопрос создания Транс'євразійського коридора розвитку, значение которого для развития территорий и стран евроазиатского пространства возрастает.

**Целью статьи** является определение роли Транс'євразійського коридора розвитку в современных условиях хозяйствования и рассмотрение международных транспортных коридоров как основных составляющих процесса его развития.

**Изложение основного материала исследования.** Кризисные явления в мировой экономике, в большей степени, связаны с тем, что в рамках существующих международных институтов не ведутся масштабные работы по вложению финансовых активов в достаточном объеме в физическую экономику. Эту тенденцию на сегодняшний день не преодолевает ни одна из главных сил на геополитической карте мира. Поэтому возникает необходимость реализации проекта, который был бы альтернативой для всеобщего развития – это Транс'євразійський коридор розвитку. Он должен представлять собой новый полюс генерирования общественного богатства, что означает необходимость обсуждения новых цепочек добавленной стоимости; должен быть связан с необходимостью обеспечения развития инфраструктуры и создания новой транспортно-технологической системы на пространстве Евразии.

Транс'євразійський коридор розвитку в стратегическом плане создает возможности для запуска процессов развития, что противостоит общераспространенной парадигме линейного роста, сквозь призму которой обычно обсуждаются все процессы изменения и «развития» (development) в мировой экономике и международных делах.

Запуск процессов развития, а не роста,

возможен только при использовании механизмов долгосрочного планирования и при преодолении широко распространенной тенденции – «шорттермизма» (от англ. short-term). Кроме того, проект Трансъевразийского коридора развития должен явиться триггером процессов регионального развития, что является важнейшей необходимостью для Украины.

Основной реализационный механизм подобных проектов – это построение мультимодальной инфраструктуры. Причем Трансъевразийский коридор является сложной, распределенной по территории сетью инфраструктур, где возникают несколько типов их комплексирования:

– параллельные взаимосвязанные инфраструктуры, технологически и управленчески объединенные в одну мультиинфраструктуру;

– мультиинфраструктурные «хабы» – точки пересечения инфраструктур, порождающие комплексные инфраструктурные объекты общего для нескольких инфраструктур пользования.

Коренным отличием мультиинфраструктуры от «трубы» является то, что мультиинфраструктура порождает эффект социально-экономического развития, связанного с предоставлением новых возможностей и ресурсов, на всей территории, охватываемой входящими в комплекс инфраструктурами, и строится на синергетических эффектах увеличения мощности и возможностей отдельных инфраструктур за счет их комплексирования.

В качестве основных задач развития транспортных систем в ближайшем будущем, связанного с построением мультимодальных инфраструктур, являются повышение пропускной способности железных дорог за счет новых решений в автоматических системах управления железнодорожным движением и логистикой, а также создание логистических решений в области интермодальных перевозок, позволяющих осуществлять доставку грузов с уменьшением времени в пути за счет оптимизации использования разных видов транспорта.

В отношении транспортного машиностроения как основной круг задач следует назвать создание поездов с увеличенной скоростью и с повышенной комфортностью для использования их на различных европейских линиях сверхскоростного движения. По отношению к новым технологическим решениям в области подвижного состава основным требованием является интероперабельность – возможность использования этих технологических решений в разных странах, на разных типах железных дорог, а также в рамках инфраструктур, проходящих по территориям нескольких

государств или объединяющих несколько переходящих друг в друга железных дорог без единой централизованной системы управления и единых технических стандартов.

В качестве основных направлений инфраструктурного развития, связанных с вопросом о создании Трансъевразийского коридора, или пояса развития для Украины являются, во-первых, проекты технического перевооружения железнодорожной инфраструктуры, нацеленные на ликвидацию узких мест и увеличение пропускной способности в направлении «запад – восток», во-вторых, проекты построения приграничных транспортно-логистических хабов, обеспечивающих ускоренную перегрузку грузов между железными дорогами разного стандарта колеи или между разными видами транспорта, и, в-третьих, проекты продления колеи 1520 в европейском пространстве. С этой точки зрения, идею мультиинфраструктуры Трансъевразийского коридора, или пояса развития следует рассматривать преимущественно из фокуса создания и развития международных транспортных коридоров (МТК), которые бы обеспечивали всем необходимым грузопассажирыские потоки и способствовали развитию экономик регионов и территорий. МТК для каждой страны, территорией которой они проходят, обеспечивают решение двух задач (точка зрения большинства научных школ) [6-9]: во-первых, создают фундаментальные основы для входа государства в единое экономическое и культурное пространство значительно большей территорией с сохранением и даже увеличением при этом своих собственных ценностей, во-вторых, формируют единую, экономически более эффективную логистическо-транспортную систему рационального обмена как средствами, так и продуктами производства. В последнее время появилась более прикладная за сущностью предложений точка зрения, которой придерживаются представители научной школы В.Л. Диканя. Так, МТК необходимо рассматривать как целостный комплекс современных транспортных путей, логистических центров, которые обслуживают субъекты промышленного сектора экономики, создавая необходимые условия для обеспечения их конкурентоспособности. Именно в сочетании интересов транспорта и промышленности с целью увеличения конкурентоспособности экономики Украины определяется значение и сущность МТК [10].

Учитывая отмеченное, по мнению автора статьи, задачами, на решение которых направленное развитие МТК, следует считать:

1) формирование единого транспортного пространства Украины и его интеграция в общеевропейское транспортное пространство путем сбалансированного развития соответствующей

транспортной инфраструктуры. Это требует: во-первых, обеспечение технической совместимости разных видов транспорта страны и с транспортными системами соседних стран; во-вторых, формирование единой информационной среды технологического взаимодействия видов транспорта;

2) обеспечение доступности и конкурентоспособности транспортных услуг за критериями качества для грузовладельцев соответственно международным многосторонним соглашениям. Достижение этой цели должно происходить путем превышения объема предложения качественных услуг над спросом одновременно с реализацией механизма «цена – качество». Для повышения скорости продвижения грузов и роста качества транспортных услуг необходима структурная модернизация имеющихся транспортных систем;

3) реализация транзитного потенциала страны за счет развития многовекторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами;

4) улучшение экологической составляющей транспортного процесса путем обеспечения снижения вредного влияния транспорта на окружающую среду. Это достигается разработкой и вводом механизмов государственного регулирования, которые будут мотивировать перевод транспортных средств на экологически чистое топливо и снижение энергоемкости транспорта к значениям прогрессивных стран мира;

5) содействие обеспечению конкурентоспособности промышленного сектора экономики страны.

**Выводы.** Таким образом, Трансъевразийский коридор развития воплощает международную интегральную инфраструктурную систему, которая включает единство транспортной, энергетической и телекоммуникационной инфраструктур. В Украине должна быть создана зона новой индустриальной технологической революции, связанной с использованием прорывных технологий нового техно-промышленного уклада. Это создание интегральных инфраструктур нового поколения, на базе которых будут создаваться промышленные кластеры и развиваться территории. Развитие международных транспортных коридоров должно стать необходимым условием создания развитой транспортной системы Украины, ее транспортной инфраструктуры с учетом современных требований к качеству.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бабкина О.Н. Механизмы развития региональной инновационной инфраструктуры [Текст] / О.Н. Бабкина // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2012. – № (06) 41. – С. 72-76.
2. Дикань В.Л. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграція в міжнародну транспортну систему [Текст] / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збірн. наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2008. - №24. – С. 11-19.
3. Новікова А.М. Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України [Текст] : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора екон. наук: 08.07.04 / А.М. Новікова; Національний авіаційний ун-т. - К., 2004. – 36 с.
4. Саликов Ю.А. Совершенствование модели развития социально-экономических систем [Текст] / Ю.А. Саликов, И.Н. Булгакова // Современная экономика: проблемы и решения. – 2010. - № 2(2). – С. 147-155.
5. Якименко Н. В. Інноваційні технології реалізації транзитних можливостей транспортної системи України [Текст] / Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збірн. наук. праць. – Харків, УкрДАЗТ, 2011. - № 36. – С. 303-307.
6. Бакаєв О. О. Міжнародні транспортні коридори – пріоритет української економічної перспективи [Текст] / Бакаєв О. О., Пирожков С. І., Євенко Р. В. // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. — 2001. — Вип. XXIII. — С. 495–514.
7. Блудова Т. В. Транспортна політика Європейського Союзу та перспективи розвитку його транспортної мережі [Текст] / Т. В. Блудова // Стратегічна панорама. — 2006. — № 3. — С. 133 – 142.
8. Курников Е. В. Влияние интеграционных процессов в международной транспортной инфраструктуре на развитие внешнеэкономического потенциала России [Текст] : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. экон. наук. : спец. 08.00.14 «Мировая экономика» / Е.В. Курников. — Ростов-На-Дону, 2010. — 35с.
9. Кутах Ю. Транзитні зв'язки України і міжнародні транспортні коридори [Текст] / Ю. Кутах // Економіст. — 2002. — № 1. — С. 50–57.
10. Якименко Н. В. Задачі комплексного розвитку міжнародних транспортних коридорів в умовах світових інтеграційних процесів [Текст] / Н. В. Якименко // Зб. наук. пр. Держ. екон.-технол. ун-ту транспорту. Сер. Економіка і управління. — К., 2010. — Вип. 16. — С. 22–30.

*Рецензент д.э.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.*

*Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова И.В.*