

УДК 332.135/656.022.83

С. И. ГРЕЧАНЯ,
доцент, кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник,
И. А. ПОПОВА,
кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник

*Отдел проблем межрегионального сотрудничества
Луганского филиала Института экономико-правовых исследований НАН Украины
(Киев)*

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ В МЕЖРЕГИОНАЛЬНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Рассмотрена сущность транспортных связей в межрегиональном сотрудничестве и проведена их оценка. Изучено состояние транспортной инфраструктуры Украины в целом и регионов в частности. Проанализированы объемы транспортных связей. Определены регионы с наиболее и наименее привлекательными условиями для развития транспортных связей в межрегиональном сотрудничестве.

Ключевые слова: транспортные связи, межрегиональное сотрудничество, развитие, транспортная инфраструктура, показатели, качество, грузоперевозки, пассажиропоток.

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

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

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.

Быстрое распространение интеграционных процессов в глобальной экономике требует расширения форм и способов сотрудничества как между субъектами хо-

© Гречаня Светлана Ивановна (Hrechanaya Svetlana Ivanovna), 2017; e-mail: svigrech@gmail.com;
© Попова Ирина Анатольевна (Popova Irina Anatol'evna), 2017; e-mail: ira_popova_dik@mail.ru.

зяйствования, так и между регионами и странами. Это, в свою очередь, актуализирует развитие, более интенсивное и эффективное использование инфраструктуры, являющейся обязательным комплексным элементом любой экономической системы. Особое функциональное место в ней занимает транспортная инфраструктура, обеспечивающая надежные и бесперебойные связи при организации перевозок грузов и пассажиров.

Транспортные связи как один из определяющих факторов эффективного функционирования экономики играют важную роль в активизации межрегионального сотрудничества. Интеграция субъектов хозяйствования ведет к росту товарообменных операций между ними, увеличивает нагрузку на транспортную отрасль. «Кроме того, геостратегическое расположение Украины позволяет ей быть выгодным мостом для транзитных перевозок товаров и пассажиров между государствами Европы, Азии и Ближнего Востока» [1, с. 84]. Следовательно, регулярные и надежные транспортные связи, обеспечиваемые качественными коммуникациями и средствами и гарантирующие сохранность грузов и безопасность перевозок, могут способствовать поддержке и росту темпов товарооборота и транзита, что, в свою очередь, улучшает межрегиональное сотрудничество. И наоборот, задержка перевозок, потеря грузов или увеличение стоимости доставки из-за плохого качества дорог и транспортных средств тормозят не только интеграционные процессы, но и, собственно, развитие экономики. Это актуализирует вопрос оценки современного состояния транспортной инфраструктуры и обеспечиваемых ею основных связей между субъектами межрегионального сотрудничества.

Научное видение проблематики функционирования и развития транспорта в Украине находится на стадии постоянного обновления и носит междисциплинарный характер. Вклад в формирование ее экономической составляющей сделали такие отечественные ученые, как В.М. Бондаренко, Н.П. Бутко, М.Г. Вергун, В.Л. Дикань, М.В. Макаренко, Д.К. Прейгер, Ю.Е. Пашенко, Е.Е. Соколова, И.А. Хорошилова, Н.В. Якименко и другие. Исследовав отдельные аспекты функционирования рынка транспортных услуг и его влияние на результаты хозяйствования, направления развития транспортных систем и их основные риски и проблемы, ученые, тем не менее, акцентировали недостаточное внимание на особом месте транспортных связей в расширении межрегионального сотрудничества. В свою очередь, решению проблемных вопросов функционирования и активизации такого сотрудничества посвящены работы Е.О. Бабиновой, З.С. Варналия, Я.А. Жалило, И.В. Заблодской, В.Н. Монастырного, Л.Л. Прокопенко, И.З. Стронянской и других. Однако в их исследованиях транспортные связи в большинстве случаев изучаются в общем контексте развития инфраструктуры межрегионального сотрудничества и не оцениваются в аспекте содействия такому сотрудничеству.

С учетом этого **цель статьи** – оценить транспортные связи в Украине для определения наиболее привлекательных условий развития межрегионального сотрудничества, что будет способствовать росту конкурентоспособности регионов и уровня жизни населения страны.

Транспорт как стратегически важная отрасль национальной экономики и ключевое звено социально-экономической системы своей эффективной работой обеспечивает дальнейшее повышение благосостояния общества. Удовлетворяя потребности экономики и населения в перевозках, будучи условием развития отечественной промышленности и инфраструктуры, транспорт является тем фактором, который

существенно влияет на динамику экономического роста регионов, а с учетом значительного транзитного потенциала Украины в рамках Европейско-Азиатского транспортного коридора — страны и мира в целом. Содействие развитию эффективных, безопасных и надежных перевозок, взаимодействию и совместимости разных видов транспортных систем, а также помощь в реструктуризации и модернизации транспортного сектора Украины определены как важные направления сотрудничества в рамках подписанного Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС. Сотрудничество с ЕС в этой сфере и постепенное сближение стандартов транспортных перевозок позволят устранить ряд существующих барьеров для трансграничного движения товаров и пассажиров, привлечь дополнительные инвестиции для развития и модернизации имеющейся и создания новой транспортной инфраструктуры, получить доступ к новым технологиям в транспортном секторе [2, с. 104–105].

Следовательно, транспортно-экономические связи разных уровней должны быть предметом исследования как при определении перспективных направлений комплексного развития национальной экономики и хозяйств регионов, так и при планировании процессов ускорения межрегионального и трансграничного сотрудничества.

На основании обобщения и синтеза определений разных видов хозяйственных связей, в том числе производственных и информационных, и с учетом их тесного пересечения в инфраструктурном обеспечении межрегионального сотрудничества нами была сформулирована сущность транспортных связей: это система общественно-экономических отношений, которая с помощью своих технических средств реализует перемещение, передвижение, транспортировку материальных объектов между субъектами хозяйствования производственной и непроизводственной сфер, осуществляя пассажироперевозки в регионе и за его пределами. Причем под техническими средствами понимается весь транспортный инфраструктурный комплекс, а не только транспортные средства. Транспортные связи классифицируются по разным признакам, среди них следует отметить, с учетом цели данного исследования, территориальную распространенность, по которой различают внутрирегиональные, межрегиональные, национальные и международные связи. В этом контексте сосредоточимся на межрегиональных транспортных связях, особенно тех, которые призваны обеспечить взаимодействие между объектами и субъектами инфраструктуры межрегионального сотрудничества.

Транспортные связи в межрегиональном сотрудничестве — это система общественно-экономических отношений, которая обеспечивает весь спектр перевозок, создает и регулирует условия, необходимые для бесперебойного функционирования хозяйственных взаимосвязей и взаимодействия субъектов и участников региональной экономики. Они, отображаясь на отраслевом и территориальном разделении труда, способствуя расширению и ускорению товарного обмена, специализации региональных рынков, их интеграции в государственные, международные и мировые системы, влияют на ценообразование на других товарных рынках и обеспечивают функционирование социальной, культурной и оборонной функций государства. В свою очередь, на их развитии сказываются: базовое состояние транспортной отрасли; научно-технический прогресс; капитальные вложения, направленные на инновационное развитие транспорта; расширение межотраслевых и межтерриториальных связей; развитие в регионе грузообразующих отраслей промышленности, сельского хозяйства, строительства и т. п.; развитие промышленности; политика государства в сфере налогообложения, тарифо- и ценообразования и т. д.; уровень экологической загрязненности и др. [3, с. 21–22].

Эффективность транспортных связей возрастает за счет плодотворного взаимодействия субъектов транспортного рынка в его рамках и повышения конкурентоспособности предоставляемых транспортных услуг. Следует согласиться с А.В. Матвеевой, что под такими услугами нужно понимать “сложную систему урегулированных норм права и обеспеченных средствами правового урегулирования отношений, которые складываются между производителями и потребителями транспортных услуг, а также другими участниками рынка и государством в лице уполномоченных органов государственной власти по поводу перевозки пассажиров, багажа и грузов как на национальном, так и на международном уровнях” [4, с. 21–22]. Основной является системообразующая функция такого рынка. Ее выполнение обеспечивает внутреннюю поддержку конкурентного потенциала производителей и позволяет осуществлять производственную кооперацию и товарный обмен в межотраслевой, межрегиональной и международной сферах.

Современное состояние транспортного рынка и связей между его участниками специалисты определяют как неудовлетворительное. Это обусловлено, прежде всего, уровнем развития транспортной инфраструктуры, которая, по данным экспертов Всемирного экономического форума, не отвечает современным потребностям отечественной экономики. По этому показателю Украина занимает 91-е место, находясь между Филиппинами и Гватемалой, а первые позиции принадлежат ОАЭ, Гонконгу, Сингапуру, Нидерландам, Японии *. Украинские автомобильные дороги по своему качеству входят в пятерку наихудших в мире – 134-е место из 138 стран. Не намного лучше ситуация с инфраструктурой портов и воздушного транспорта – соответственно, 96-е и 103-е места. Положительно оценивается только железнодорожная инфраструктура (34-е место, которое все же на 6 ступенек ниже прошлогодних показателей).

Обеспечение активизации межрегионального сотрудничества требует достоверной информации о качестве транспортной инфраструктуры в разрезе регионов. Ее можно получить из экспертных оценок, таких, например, которые предлагают фонд им. Ф. Эберта (EFQM) или фонд “Эффективное управление”. EFQM провел аналитическое исследование состояния развития инфраструктуры в регионах Украины **, оценив ее по 9 подсистемам, среди которых есть и транспортная. Для каждого из регионов сделаны выводы о текущем состоянии и проблемах по каждой составляющей, приведены рекомендации относительно возможных направлений их развития. Так, только в Днепропетровской области состояние транспортной инфраструктуры признано условно-удовлетворительным, в Волынской, Донецкой, Житомирской, Запорожской, Киевской, Кировоградской, Николаевской, Полтавской, Сумской, Херсонской и Черновицкой областях – условно-неудовлетворительным, в остальных – неудовлетворительным.

Фонд “Эффективная экономика” рассчитывает индекс глобальной конкурентоспособности регионов (аналог мирового Global Competitiveness Report) ***. Среди базовых показателей конкурентоспособности в разделе “инфраструктура” определя-

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

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

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

ется качество ее транспортных составляющих: дорог, железнодорожной и портовой инфраструктур, воздушных перевозок (рис. 1). Значения показателей варьируются от 1, означающей, что инфраструктура совсем не развита, до 7, что характеризует ее как отлично развитую и эффективную на уровне международных стандартов.

Как видно из рисунка, кроме низкого качества транспортная инфраструктура выделяется также очень большой неоднородностью. Самая низкая оценка — у Тернопольской области, что соответствует 101-му месту в мировом рейтинге (уровень Румынии и Албании), а самая высокая, принадлежащая г. Киеву (нет на рисунке), — соответствует 32-му месту. Качество железнодорожной инфраструктуры Харьковской области имеет самый высокий балл среди регионов — 5,52 (соответствует 11-му месту в глобальном рейтинге — уровню Нидерландов), а самый низкий показатель — у Херсонской области (4,04 балла).

Особую обеспокоенность по поводу эффективного осуществления транспортных связей в межрегиональном сотрудничестве вызывает состояние украинских автомобильных дорог. Оно приводит к повышению аварийности (в среднем за 1 сутки в ДТП погибают 12 чел.), что не способствует росту объемов или скорости перевозок.

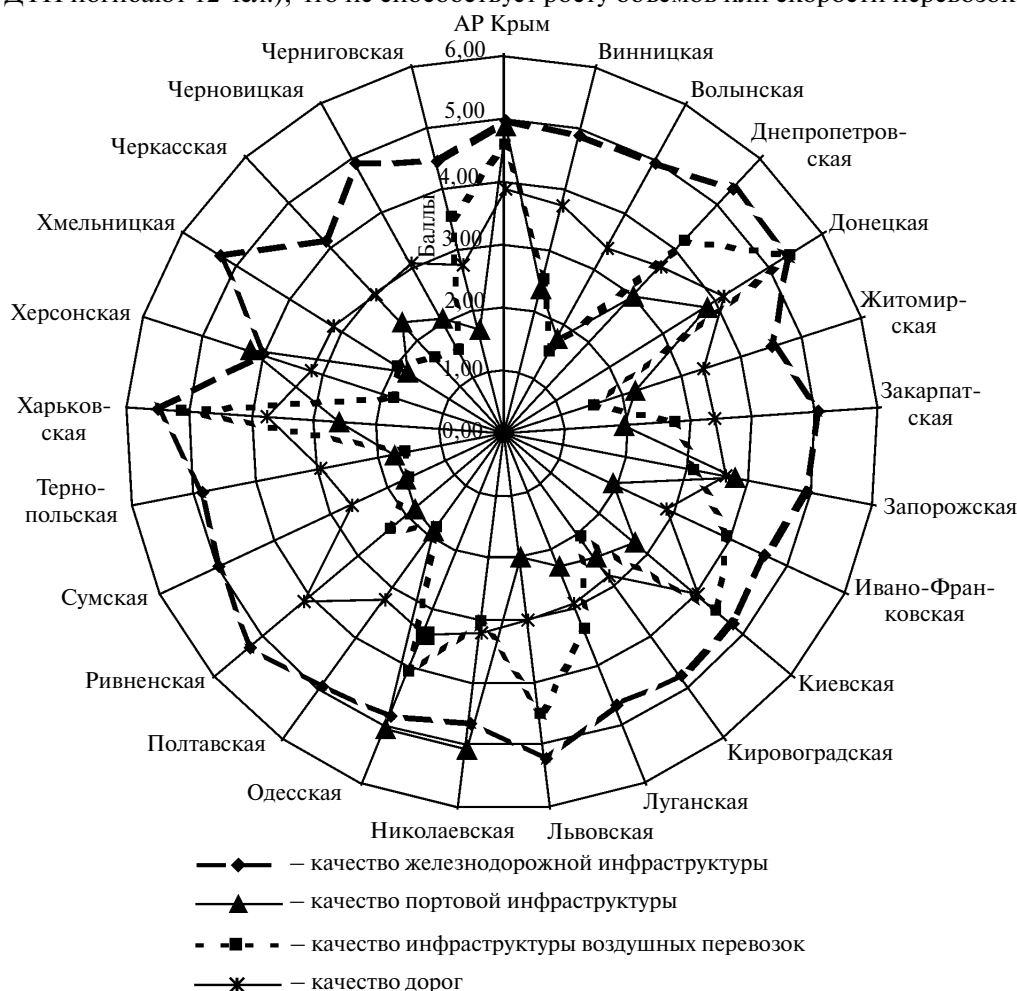


Рис. 1. Экспертная оценка качества транспортной инфраструктуры по регионам Украины

Построено авторами по: Отчет о конкурентоспособности регионов Украины: навстречу экономическому росту и процветанию [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.feg.org.ua/uploadfiles/ckfinder/files/reports/2013/FEG_report_2013_body_rus.pdf.

Это предопределяет возникновение иного рода оценок, которые уже не связаны с научными исследованиями, а базируются на практических наблюдениях. Так, в рамках проекта navizor.com в 2015 г. по отзывам его пользователей был составлен рейтинг качества дорог [5], который доказал, что аварийные автомобильные дороги есть в любом регионе Украины (рис. 2). По результатам рейтинга (чем выше место – тем хуже дороги) лидирующие позиции заняли Одесская, Львовская и Ивано-Франковская области. Средние показатели аварийности – в Луганской, Винницкой и Донецкой областях, а меньше всего плохих автодорог – в Житомирской, Кировоградской и Киевской областях.

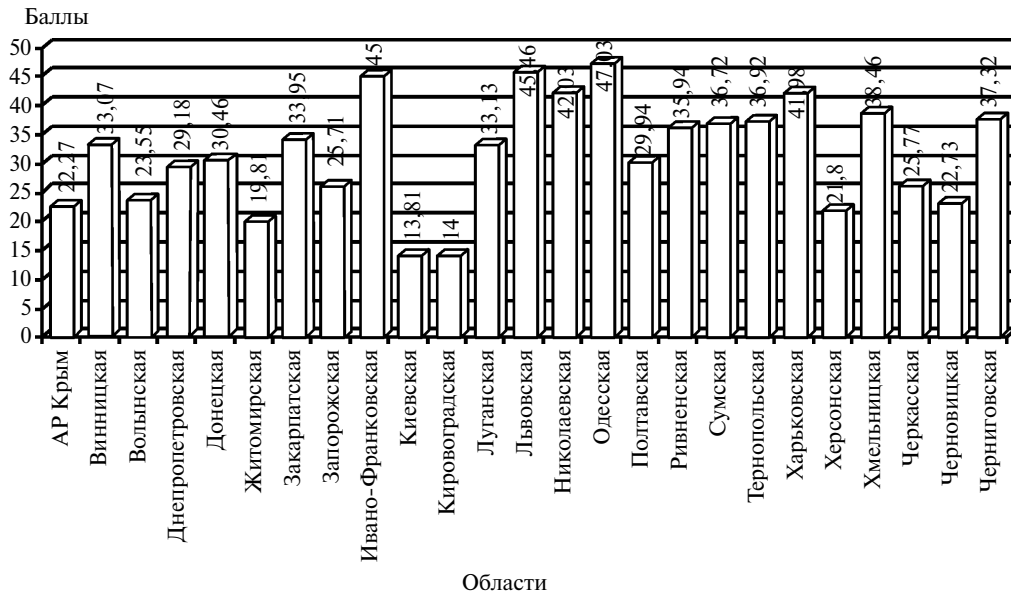


Рис. 2. Рейтинг регионов Украины по самым плохим дорогам

Построено авторами по [5].

Такое состояние развития транспортной отрасли “не только обуславливает риск возникновения осложнений для деятельности отдельных транспортных предприятий, но и ставит под угрозу стабильную и ритмичную работу как национальной транспортной системы в целом, так и других отраслей экономики, связанных с ней единым производственным циклом” *. Так, исследование транспортных связей показало, что в последние годы транспортная система Украины переживает период нестабильности и демонстрирует отрицательную динамику объемов грузовых и пассажирских перевозок (табл. 1).

Таблица 1

Динамика объемов транспортных связей в Украине *

Показатели	Годы					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Перевезено грузов (млн. т).....	602	657	644	632	571,5	503,8
железнодорожный транспорт.....	433	469	457	442	387	350
водный транспорт.....	11	10	8	6	6	6,4
автомобильный транспорт.....	158	178	179	184	178,4	147,3
авиационный транспорт.....	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

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

Окончание таблицы

Перевезено пассажиров (млн. чел).....	6845	6980	6812	6620	5899,5	5175,7
железнодорожный транспорт.....	427	430	429	425	389,1	389,8
водный транспорт.....	7,6	8,0	6,6	7,3	0,6	0,6
автомобильный транспорт.....	3726	3612	3449	3341	2915,3	2259,8
авиационный транспорт.....	6	8	8	8	6,5	6,3
городской электрический транспорт.....	2678	2922	2919	2838	2588	2519

* Составлено авторами по: Економічна статистика. Економічна діяльність. Транспорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm.

В 2015 г. по сравнению с предыдущим годом общие объемы перевозок грузов уменьшились на 11,8%, пассажиров – на 12,3%. Украина до сих пор не вышла на докризисные показатели перевозок: в 2015 г. объемы перевозок грузов составили 84% от уровня 2010 г., а пассажиров – 76%. Общеэкономические тенденции проявляются в падении объемов грузовых перевозок, что демонстрируют практически все (кроме автомобильного) виды транспорта. Железнодорожным транспортом в 2015 г. перевезено 350 млн. т грузов, что на 9,5% меньше, чем в 2014 г., и составляет лишь 81% от уровня 2010 г. В общей структуре перевозок грузов этот вид транспорта занимает наибольшую долю – 70%, что существенно влияет на динамику перевозок грузов в целом по Украине.

Основываясь на результатах проведенного анализа, можно отметить, что железнодорожные перевозки являются сильной стороной транспортных связей, тогда как состояние автомобильных дорог, портов и авиационной инфраструктуры – слабой. При оценке потенциальных возможностей таких связей с целью активизации межрегионального сотрудничества необходимо исследовать усиливающие и ослабляющие факторы, влияющие на развитие территорий.

Оценка показателей транспортной инфраструктуры позволила сгруппировать регионы по уровню качества железнодорожной и дорожной инфраструктур, а также объемам перевозок, что позволило выделить области с наиболее и наименее привлекательными условиями для развития транспортных связей в межрегиональном сотрудничестве (табл. 2).

Таблица 2

Привлекательность условий для развития транспортных связей регионов Украины *

Области	Группы по качеству				Условия по привлекательности
	дорожной инфраструктуры	железнодорожной инфраструктуры	грузо-перевозок	пассажиро-перевозок	
Винницкая	I	II	II	III	Средние
Волынская	II	II	III	IV	Низкие
Днепропетровская	II	I	III	III	Средние
Донецкая	I	II	IV	IV	Низкие
Житомирская	II	II	II	I	Высокие
Закарпатская	II	I	III	III	Средние
Запорожская	II	I	IV	III	Низкие
Ивано-Франковская	IV	II	I	I	Средние
Киевская	I	II	II	II	Высокие

Окончание таблицы

Кировоградская	IV	III	I	IV	Непривлекательные
Луганская	III	II	II	II	Средние
Львовская	IV	I	III	III	Низкие
Николаевская	IV	III	II	III	Непривлекательные
Одесская	III	I	IV	III	Низкие
Полтавская	I	II	II	III	Средние
Ривненская	II	II	II	II	Средние
Сумская	III	II	II	II	Средние
Тернопольская	IV	II	I	III	Низкие
Харьковская	I	II	II	II	Высокие
Херсонская	III	III	III	II	Низкие
Хмельницкая	III	II	II	II	Средние
Черкасская	III	II	I	II	Средние
Черновицкая	III	III	III	II	Низкие
Черниговская	IV	II	IV	II	Непривлекательные

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

Проведенная оценка показателей дорожной инфраструктуры – качества автомобильных дорог, плотности автодорог с твердым покрытием общего пользования, изношенности автодорог общего пользования, удельного веса дорог первой категории среди всех дорог с твердым покрытием общего использования, отношения протяженности автодорог с твердым покрытием к общему количеству АЗС – позволила разделить регионы на 4 группы. Так, регионы *первой группы* отличаются высокой плотностью автодорог и небольшой изношенностью. В этих регионах относительно высокая как для Украины плотность дорог первой категории (не менее 3-4 полос). Дороги тут характеризуются высокой интенсивностью грузо- и пассажиропотоков. Ко *второй группе* относятся регионы внутреннего транзита, в которых средняя плотность дорог, невысокие показатели грузо- и пассажиропотоков. В *третью группу* входят промышленные восточные и южные регионы, которым присущи относительно низкая плотность автодорог, существенная изношенность, а также медленное строительство новых дорог. В *четвертой группе* – регионы с низкими оценками, в основном это аграрные регионы, характеризующиеся низкой плотностью дорог первой категории и незначительными показателями грузоперевозок.

Для оценки железнодорожной инфраструктуры регионов были проанализированы уровень ее качества, плотность железнодорожных путей, пассажиропоток, изношенность полотна. Территориально деление было осуществлено на 3 группы. К *первой группе* отнесены регионы с качественной железнодорожной инфраструктурой, высокой плотностью путей, большим пассажиропотоком и незначительной степенью изношенности, то есть регионы, через которые проходит основной транзит. Во *вторую группу* вошли регионы, имеющие высокую оценку качества инфраструктуры, средние показатели плотности путей и пассажиропотока в сочетании с

большими скоростью и весом поездов, а также значительной изношенностью железнодорожного полотна. В *третью группу* — регионы с низкой плотностью железнодорожных дорог и малым пассажиропотоком.

Группирование регионов по показателям грузо- и пассажироперевозок происходило по результатам анализа динамики соответствующих статистических показателей за период 2010–2014 гг. В *первую группу* вошли такие регионы, в которых наблюдался стабильный рост показателей. Во *вторую группу* — те, в которых на фоне общего роста показателей были исключения, не сильно ухудшившие ситуацию. К *четвертой группе* отнесены регионы, в которых наблюдалось систематическое снижение показателей, а к *третьей группе* — остальные.

Итоговые оценки привлекательности условий развития транспортных связей интерпретировались так. Превалирование значений, соответствующих первым двум группам, определялось как высокая степень привлекательности, второй и третьей — средняя, третьей — низкая, четвертой — непривлекательные условия.

Как видно из данных, приведенных в таблице 2, высокопривлекательные условия для развития транспортных связей имеют Житомирская, Киевская и Харьковская области, тогда как непривлекательностью характеризуются связи субъектов из Кировоградской, Николаевской и Черниговской областей. Десять регионов получили средние оценки, а восемь — низкие. Эти результаты позволяют выделить главные ориентиры для внесения изменений в Стратегию социально-экономического развития регионов и предусмотреть включение в планы действий по их реализации соответствующих проектов модернизации транспортной инфраструктуры в определенных сегментах.

Такие проекты, как правило, являются достаточно масштабными по объемам финансирования, которое на уровне региональных бюджетов может быть недостаточным, или они (проекты) охватывают несколько регионов, что вызывает необходимость их поддержки на государственном уровне. Главными финансовыми инструментами регионального развития с учетом недостаточного развития механизмов государственно-частного партнерства в Украине остаются Государственный фонд регионального развития (ГФРР) и средства международных доноров. Например, Соглашением об ассоциации между Украиной и ЕС предусмотрена европейская помощь транспортному сектору нашей страны, в том числе финансовая и техническая. Однако даже совокупно эти средства не позволяют одновременно выполнить весь объем необходимых изменений, на практике их львиная доля используется не для первоочередных направлений. Следовательно, при оптимизации отбора инфраструктурных проектов для финансирования из ГФРР или заявок на получение международной помощи в виде грантов и целевых программ можно воспользоваться результатами предлагаемого порядка определения привлекательности условий развития транспортных связей. Соответствующая систематизация оценок позволит выбрать те проекты, которые смогут обеспечить повышение качества, безопасности и эффективности в сфере транспортных перевозок, а также расширение и укрепление основных транспортных связей между территориями, что и предусмотрено в Соглашении об ассоциации между Украиной и ЕС*.

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

Выводы

1. Транспортные связи занимают одно из приоритетных мест среди определяющих факторов эффективного функционирования экономики и играют важную роль в активизации межрегионального сотрудничества. Предложено под транспортными связями в межрегиональном сотрудничестве считать такую систему общественно-экономических отношений объектов, которая обеспечивает весь спектр перевозок, создавая и регулируя условия, необходимые для бесперебойного функционирования хозяйственных связей и взаимодействия субъектов и участников региональной экономики.

2. Доказано, что современное состояние транспортного рынка и связей между его участниками является неудовлетворительным не только по количественным и стоимостным критериям, но и по качественным. Приведены низкие оценки зарубежных и отечественных экспертов транспортной инфраструктуры как Украины в целом, так и регионов в частности. Обосновано, что на формирование транспортных связей влияют следующие элементы: положительно – железнодорожные перевозки, отрицательно – состояние автомобильных дорог, портов и авиационной инфраструктуры.

3. С учетом чувствительности транспортных связей к изменению деятельности указанных элементов выбрана соответствующая система показателей-индикаторов, на основании анализа которой регионы сгруппированы в 4 категории (качество железнодорожной и дорожной инфраструктур, объемы пассажирских и грузовых перевозок). Это дало возможность выделить области с наиболее и наименее привлекательными условиями для развития транспортных связей в межрегиональном сотрудничестве.

4. Предложенный порядок определения привлекательности условий для развития транспортных связей позволяет выделить перспективные территории при планировании дальнейшего развития регионов, а именно при формировании (внесении изменений) Стратегий регионального развития в части мер межрегионального инвестиционно-производственного сотрудничества в плоскости инфраструктуры. Эти результаты пригодятся при отборе проектов по модернизации в сфере транспорта для финансирования из ГФРР или заявок на получение международной помощи в виде грантов и целевых программ в контексте государственной региональной политики и Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС.

Список использованной литературы

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. – Северодонецьк : СНУ ім. В. Даля, 2016. – 193 с.
4. *Матвеева 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 [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <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, Naseleennya 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].

Статья поступила в редакцию 27 декабря 2016 г.
