

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СВІТОВОГО ТА НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

УДК 338.47:656

Дорофєєв Х. М.,

канд. екон. н. укр.,

старший викл. д. ч.

Куд Д. А.,

студент

Донецький національний університет економіки і торгівлі

імені Михайла Туган-Барановського,

м. Кривий Ріг, Україна e-mail: nds@donnuet.edu.ua

e-mail: dmitryi84@gmail.com

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

UDC 338.47:656

Dorofieieva Kh. M.,

PhD in Economic sciences,

Senior Lecturer

Kuda D. A.,

Student

Donetsk National University of Economics and Trade

named after Mikhailo Tygan-Baranovsky,

Krivyi Rih, Ukraine, e-mail: nds@donnuet.edu.ua

e-mail: dmitryi84@gmail.com

FEATURES OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE TRANSFORMATION IN CONDITIONS OF INTEGRATION PROCESSES

Мет. Метою дослідження є визначення особливостей трансформації транспортної інфраструктури в умовах інтеграційних процесів, у т. ч. встановлення зв'язку між принципами їх розвитку та особливостями трансформації.

Методик. Для досягнення поставленої мети дослідження у якості теоретичної та методичної бази використано системи загальнонаукових і спеціальних методів, зокрема: діалектичний метод наукового пізнання — для дослідження фундаментальних положень розвитку транспортної інфраструктури; методи причинно-наслідкового аналізу — для встановлення зв'язку між принципами розвитку та особливостями трансформації транспортної інфраструктури.

Результати. Визначено, що з точки зору особливостей розвитку транспортної інфраструктури, що поділяються на два типи: загальні та спеціальні. Встановлено, що в основі дії всіх з них лежить принцип збалансованості розвитку, який відображає сутність транспортної інфраструктури та її трансформації відповідно до теорії сталого розвитку.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, трансформація транспортної інфраструктури, транспортні системи, збалансованість розвитку транспортної інфраструктури, принципи розвитку транспортної інфраструктури.

Постановка проблеми. На сьогодні в світовій економіці спостерігається стала тенденція до підвищення потреби в транспортних послугах. Країни світу зацікавлені у високій якості міжнародних транспортних перевезень (забезпечення зберігання вантажу, висока швидкість перевезень при низькій вартості тощо), що потребує відповідного розвитку транспортної інфраструктури. Саме тому актуальним питанням дослідження економістів стає трансформація транспортної інфраструктури відповідно до сучасних вимог ринкової інтегрованої економіки.

Анотація досліджень та публікцій. Дослідженню різних аспектів розвитку транспортної інфраструктури, у т. ч. її трансформації в сучасних умовах, присвячені роботи таких вчених, як О. Б. Чернега, А. Шафер, Д. Падалкіна, О. В. Бойко та З. П. Дзуліт, П. Фоуракр, О. О. Фастовця, Г. А. Жовтяка та інших. Однак більшість досліджень присвячені проблемам розвитку транспортної інфраструктури з позиції проблем функціонування й впровадження інноваційних технологій, а увага дослід-

ників до розвитку методології трансформації транспортної інфраструктури в умовах інтеграції є незначною.

Мет ст тті — аналіз особливостей трансформації транспортної інфраструктури в умовах інтеграційних процесів, у т. ч. встановлення закономірностей розвитку та принципів їх реалізації.

Викл д основного м тері лу дослідження. На сьогодні у зв'язку із динамічним розвитком інтеграційних процесів існує нагальна потреба формування інструментарію дослідження процесів трансформації транспортної інфраструктури. Обов'язковою умовою такої трансформації є відповідність положенням теорії сталого розвитку, що пов'язано із завданням всіх країн світу щодо встановлення стійкого економічного зростання з метою максимального задоволення потреб суспільства при раціональному використанні природних ресурсів та інших факторів виробництва.

Взаємодія суб'єктів та об'єктів у процесі трансформації транспортної інфраструктури підлягає впливу низки законів і закономірностей, систематизований перелік яких надано у табл. 1. При цьому сама природа транспортної інфраструктури зумовлює одночасну дію загальних економічних, інноваційних і системних законів і закономірностей, а також специфічних для транспортної галузі законів і закономірностей.

Т блиця 1 — Закони та закономірності розвитку трансформації транспортної інфраструктури (розроблено з використанням джерел [1–5])

Тип	Група	Склад групи
Загальні закони та закономірності	Економічні	Закон попиту та пропозиції
		Закон зростання потреб
		Закон економії часу
		Закономірність пропорційного розміщення
	Закони розвитку	Закон онтогенезу
		Закон конкуренції
		Закон сталого розвитку
		Закономірність зростання життєвого рівня населення у результаті соціально-економічної трансформації інфраструктурних систем
	Системні	Закон синергії
		Закономірність стійкості системи на основі гарантованого результату
		Закон перетворення композиції системи
		Закон поліморфізації (належності до кількох поліморфних модифікацій)
		Закон необхідності різноманітності (зміни стану системи під впливом екзогенних та ендегенних чинників)
	Специфічні закони та закономірності	Структурні
Закономірність лінійного розвитку		
Функціональні		Закономірність рівновіддаленості транспортних вузлів
		Закон переходу кількісних змін в якісні
		Закон взаємозалежності інтеграції та дезінтеграції

У основі дії вказаних законів і закономірностей покладено низку принципів, що відображають глибинну сутність транспортної інфраструктури та її трансформації відповідно до теорії сталого розвитку. До числа таких принципів належать:

1) системні принципи:

— принцип інтенціональності, який передбачає що процес трансформації транспортної інфраструктури ґрунтується на взаємозв'язках її суб'єкта та об'єкта;

— принцип системності, який означає, що транспортна інфраструктура являє собою складну систему взаємопов'язаних елементів, яка набуває нових властивостей на базі цих взаємозв'язків;

— принцип детермінізму та стохастичності, що передбачає, з одного боку, підпорядкування трансформаційного процесу транспортної інфраструктури дії розглянутих вище законів та закономірностей і впливу різноманітних чинників, а з іншого — розвиток транспортної інфраструктури обмежується певними соціально-економічними фреймами, формування яких є суб'єктивним процесом прийняття рішень, а отже, носить стохастичний характер;

— принцип самоорганізації та самодостатності, згідно з яким утворена в результаті трансформації транспортна інфраструктура на основі положень теорії сталого розвитку має бути здатною до самозабезпечення цілеспрямованого розвитку з використанням власного потенціалу;

2) структурні принципи:

— принцип цілісності та структурності, який означає, що створювана національна транспортна інфраструктурна система будь-якого з видів транспорту має характеризуватися спільними напрямками і темпами розвитку її елементів (хабів, мереж, терміналів, тощо), прискоренням цих темпів та ефективності функціонування під впливом синергетичного ефекту, формуванням нових властивостей цих елементів і системи в цілому при одночасному обмеженні властивостей елементів та їх модифікації з метою формування ефективної структури, що характеризуватиметься стійкою конкурентоспроможністю;

— принцип універсальності та спеціалізації, згідно з яким необхідним є досягнення динамічної рівноваги між універсальними якостями елементів транспортної інфраструктури, їхньою уніфікацією та специфічними якостями цих елементів, які дозволяють забезпечити достатню різноманітність внутрішньої структури транспортної системи, підвищити ефективність використання обмежених ресурсів на основі удосконалення техніки і технологій та концепції стійкого розвитку;

— принцип гнучкості та мобільності, який означає, що транспортна інфраструктура здатна модифікувати окремі елементи відповідно до специфіки потреб економіки та суспільства та під дією внутрішніх та зовнішніх чинників;

— принцип асиметричності та гомогенності, що передбачає поєднання нерівності, нетотожності елементів транспортної інфраструктури, що є важливим для активізації руху продукції та ресурсів, необхідних для її формування й модернізації, із відносною однорідністю, подібністю цих елементів за кожним видом транспорту, яка забезпечить подібність вартості трансформаційних процесів (витрати на удосконалення інфраструктури, витрати на гармонізацію інституційного середовища тощо) для його учасників;

3) принципи інтегрування:

— принцип керованості, згідно з яким трансформація транспортної інфраструктури відбувається на основі інституціоналізації взаємовідносин між суб'єктами системи, а отже, вимагає розробки механізму прийняття рішень та контролю за їх виконанням з метою управління трансформаційним процесом;

— принцип координації та узгодження інтересів, згідно з яким процес трансформації транспортної інфраструктури на засадах сталого розвитку має ініціюватися, регулюватися та контролюватися з використанням механізму домовленостей, дво- та багатостороннього діалогу з метою встановлення рівноваги щодо збалансованого захисту інтересів усіх учасників цього процесу і населення в цілому;

4) принципи результату:

— принцип ефективності, згідно з яким трансформація транспортної інфраструктури має бути спрямована на досягнення бажаного ефекту;

— принцип ціннісно-цільової обумовленості, що тлумачиться як наявність ціннісного характеру цілепокладання в процесі трансформації транспортної інфраструктури з наданням пріоритету спільним цінностям учасників та ініціаторів цього процесу, а також населення в цілому;

— принцип економічної, соціальної та екологічної відповідальності, який передбачає необхідність врахування при розробці та реалізації інфраструктурних проектів не лише підвищення ефективності функціонування транспортних систем, але й досяг-

нення позитивних наслідків у сфері економічного, соціального, інвайронментального розвитку [6];

— принцип експоненційного розвитку та зростання ефекту, згідно з яким кількість об'єктів трансформації транспортної інфраструктури постійно зростає на основі демонстраційного ефекту;

— принцип оптимальності, який вимагає пошуку та використання таких форм, методів, інструментів взаємодії, які забезпечували б досягнення поставлених цілей у найкоротший час і з найменшими витратами усіх ресурсів.

Процес трансформації транспортної інфраструктури протікає під впливом низки факторів, які відіграють роль рушійної сили цього процесу, визначають його особливості і впливають на характер його протікання, вимагаючи від країн певних коригувань стратегій розвитку транспортної галузі та механізмів її реалізації. Демографічні та економічні зміни, що являють собою наслідки трансформаційних процесів, реалізація концепції сталого розвитку ставлять перед транспортною системою низку завдань, а саме:

— послуги вантажних та пасажирських перевезень мають бути більш безпечними, безперешкодними, надійними, екологічно стійкими і фінансово доступними;

— у зв'язку з перетворенням інформації в електронному виді в найважливіший компонент сучасної ринкової інфраструктури, вона повинна стати однією з основних позицій в ресурсному потенціалі транспортних підприємств, тобто споживачі повинні мати інформативні системи, які б надавали миттєві і легкодоступні дані щодо функціонування транспортної мережі [7];

— екологічний вплив транспорту на здоров'я і добробут людини, клімат і біорізноманіття має бути різко знижений. Зростання обсягу перевезень не має бути прямопропорційно пов'язане зі зростанням попиту на видобувальні види палива;

— суб'єктам транспортної галузі необхідно підняти рівень кваліфікації відповідно до зростання потреб економіки і населення, зміцнювати дослідницький і аналітичний потенціал;

— інститутам управління слід більшою мірою враховувати горизонтальну природу багатьох транспортних проблем через набуття їхніми рішеннями у цій галузі більшої скоординованості і більш високого ступеня інтегрованості [8].

В умовах інтеграційних процесів транспортна інфраструктура видозмінюється у єдині ланцюги, активно розвивається інтермодальний комбінований транспорт, відбувається формування єдиного ринку транспортних послуг на різних континентах, розвиваються торговельні зв'язки між країнами.

Висновки. Отже, трансформація транспортної інфраструктури в умовах інтеграційних процесів підлягає впливу низки законів і закономірностей (загальних та специфічних). У основі дії вказаних законів і закономірностей покладено низку принципів, що відображають глибинну сутність транспортної інфраструктури та її трансформації відповідно до теорії сталого розвитку. Крім того, процес трансформації проходить під впливом низки факторів, що в умовах інтеграції ставлять перед світовою транспортною системою низку завдань, необхідних для ефективного функціонування.

Список літер тури/References

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України. — Режим доступу : <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/articl>.

Ministry of Transport and Communications of Ukraine. *Kontseptsiya rozvitku transportno-dorozhnogo kompleksu Ukrayini na serednostrokoviy period ta do 2020 roku*. [The concept of the transport system of Ukraine in the medium term and 2020.]. Available at : <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/article>.

2. Горев, А. Е. Основы теории транспортных систем : [учеб. пособие] / А. Е. Горев. — СПб. : СПбГАСУ, 2010. — 214 с.

Gorev, A. E. (2010). *Osnovy teorii transportnykh sistem* [Fundamentals of the theory of transport systems]. St. Petersburg, SPbGASU, 214 p.

3. Дагаев, А. Новые модели экономического роста с эндогенным технологическим прогрессом / А. Дагаев // *Мировая экономика и международные отношения*. — 2001. — № 6. — С. 40–51.

Dagayev, A. (2001). *Novyye modeli ekonomicheskogo rosta s endogenным tehnologicheskim progressom* [New models of economic growth with endogenous technological progress]. *Mirovaya ehkonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], no. 6, pp. 40–51.

4. Скиба, А. Экономическое развитие как результат обновления / А. Скиба // *Экономист*. — 2008. — № 10. — С. 50–56.

Skiba, A. (2008). *Ekonomicheskoe razvitiye kak rezultat obnovleniya* [Economic Development as a Result of Renewal]. *Ehkonomist* [Economist], no. 10, pp. 50–56.

5. Клейнер, Г. Микроэкономические факторы и ограничения экономического роста / Г. Клейнер // *Проблемы теории и практики управления*. — 2004. — № 5. — С. 28–33.

Kleiner, G. (2004). *Mikroekonomicheskie faktory i ogranicheniya ekonomicheskogo rosta* [Microeconomic Factors and Restrictions of Economic Growth]. *Problemy teorii i praktiki upravleniya* [Problems of Management Theory and Practice], no. 5, pp. 28–33.

6. Trends in transport sector 1970–2008. Report of International transport forum. Available at: <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10Trends2008.pdf>.

7. Стерлигова, А. Н. Анализ значения термина интеграция в контексте управления организацией / А. Н. Стерлигова // *Логистика и управление цепями поставок*. — 2005. — № 6. — С. 70–79.

Sterligova, A. N. (2005). *Analiz znacheniya termina integratsiya v kontekste upravleniya organizatsiyey* [Analysis of the meaning of the term integration in the context of organization management]. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok* [Logistics and Supply Chain Management], no. 6, pp. 70–79.

8. Теория систем и системный анализ в управлении организациями : справочник / под ред. В. Н. Волковой, А. А. Емельянова. — М. : Финансы и статистика, 2006. — 848 с.

Volkova, V. N., Emel'yanov, A. A. ed. (2006). *Teoriya sistem i sistemnyiy analiz v upravlenii organizatsiyami: spravochnik* [Theory of systems and systems analysis in the management of organizations: a directory]. Moscow. Finance and Statistics Publ., 848 p.

Цель. Целью исследования является анализ особенностей трансформации транспортной инфраструктуры в условиях интеграционных процессов, в т. ч. установление закономерностей развития и принципов их реализации.

Методика. Для достижения поставленной цели исследования в качестве теоретической и методической базы использованы системно-общие научные и специальные методы, именно: диалектический метод научного познания — для исследования фундаментальных положений развития транспортной инфраструктуры; методы причинно-следственного анализа — для выяснения взаимосвязей законов и закономерностей развития транспортной инфраструктуры.

Результаты. Определены законы и закономерности развития транспортной инфраструктуры, которые делятся на 2 типа: общие и специальные. Установлено, что в основе действия указанных законов и закономерностей положен ряд принципов, открывающих глубинную сущность транспортной инфраструктуры и ее трансформации в соответствии с теорией устойчивого развития.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, трансформация транспортной инфраструктуры, транспортная система, закономерности развития транспортной инфраструктуры, принципы реализации законов и закономерностей развития транспортной инфраструктуры.

Objective. The objective of this study is to analyze the specifics of transport infrastructure transformation in the context of integration processes, incl. establishing the laws of development and the principles of their implementation.

Methods. To achieve the goal of the research, a system of general scientific and special methods were used as a theoretical and methodological basis, such as: the dialectical method of scientific cognition — for studying the fundamental provisions of transport infrastructure development; methods of causal analysis — to clarify the interdependence of laws and patterns of transport infrastructure transformation development.

Results. The laws and patterns of transport infrastructure development are defined, which had been divided into 2 types: general and special. It is established that the basis for the operation of these laws and regularities is a number of principles reflecting the deep essence of the transport infrastructure and its transformation in accordance with the theory of sustainable development.

Keywords: transport infrastructure, transformation of the transport infrastructure, transport system, patterns of transport infrastructure development, principles of patterns of transport infrastructure development implementation.

Н дійшло до ред кції 03.04.2017

УДК 330.34

Кожухов Т. В.,
к нд. екон. н ук,
доцент

Донецький національний університет економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського,
м. Кривий Ріг, Україна,
e-mail: kozhuhova@donnuet.edu.ua

**ФІНАНСУВАННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ:
ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ**

UDC 330.34

Kozhukhova T. V.,
PhD in Economics sciences,
Associate Professor

Donetsk National University of Economics and Trade named
after Mykhaylo Tugan-Baranovskiy,
Kryvyi Rih, Ukraine,
e-mail: kozhuhova@donnuet.edu.ua

**FINANCING OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN UKRAINE:
PRIORITY WAYS OF INCREASING THE EFFICIENCY**

Мет . Мет ст тті поляг є у визн ченні пріоритетних н напрямів підвищення ефективності фін нсув ння ст лого розвитку в Укр їні.

Методи. У процесі дослідження використ но методи н лізу, синтезу, бстр гув н нят логічного уз г льнення (для розробки н напрямів підвищення ефективності фін нсув ння ст лого розвитку в Укр їні).

Результ ти. З результат ми проведеного дослідження обґрунтов но н прями удосконалення упр вління н ціон льними т міжн родними фін нсовими ресурс ми, спрямов ними н досягнення цілей ст лого розвитку в Укр їні. Визн чено, що н прями удосконалення упр вління н ціон льними фін нсовими ресурс ми н цілі ст лого розвитку включ ють з ходи щодо підвищення ефективності мобіліз ції н ціон льних фін нсових ресурсів (стримування нез конних фін нсових потоків шляхом боротьби з корупцією т тіньовою економічною діяльністю), використ ння держ вних вид тків (підвищення ефективності упр вління держ вними вид тк ми, спрямов ними н підтримку і розвиток б зових секторів ст лого розвитку). Уст новлено, що удосконалення упр вління міжн родними фін нсовими ресурс ми, спрямов ними н досягнення цілей ст лого розвитку в Укр їні, потребує: підвищення ефективності мобіліз ції міжн родних фін нсових ресурсів шляхом підвищення рівня ф ктичних випл т міжн родних фін нсових орг ніз цій; підвищення ефективності використ ння міжн родних фін нсових ресурсів шляхом підвищення ефективності інституційної вз ємодії, упр вління к дровими ресурс ми, координ ції міжн родної допомоги; підвищення ефективності контролю з використ нням міжн родних фін нсових ресурсів шляхом підвищення

© Т. В. Кожухова, 2017