

морских лоцманов, Международной ассоциации маячных служб, Международной гидрографической организации, Международной картографической ассоциации и др.

В настоящее время лоцманское обеспечение в Украине входит в мировую систему безопасности мореплавания и должно соответствовать международным стандартам. Необходимость серьезного подхода к организации лоцманской деятельности обусловлена международно-правовыми обязательствами, принятыми Украиной в соответствии с заключенными соглашениями, договорами, а также традициями стран.

Современное эффективное лоцманское обслуживание требует лоцманских судов с экипажами, координаторов, программ обучения, раций и все более сложного электронного навигационного оборудования, что требует значительных инвестиций. В то же время размер лоцманских сборов не должен превышать необходимого и экономически обоснованного в условиях высокой интенсивности конкуренции на различных транспортных рынках. Такая ситуация обуславливает усиление внимания к обоснованию направлений развития бизнес-среды функционирования предприятий лоцманского бизнеса Украины.

Таким образом, лоцманское обеспечение - это особый вид деятельности в области безопасности мореплавания, который обладает признаками осуществления государственных функций и, в то же время, является коммерческой деятельностью, что обуславливает необходимость обеспечения ее эффективности.

**УДК 652.11**

### **СТИМУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ БЮДЖЕТНИМИ ІНСТРУМЕНТАМИ**

**Гончаренко Н. Г., к.е.н., доцент ( АБВ МВС  
України )**

Державне регулювання економіки у кризовий період посилюється, і головними стають взаємодія монетарної та бюджетно-податкової політики. Важливим у кризові періоди для управління та координації інвестиційних процесів, є цілеспрямоване використання бюджетних інвестицій у розвиток економіки та людського капіталу (при одночасному зниженні інфляційних очікувань).

Дослідивши зарубіжний досвід та особливості економіки України, необхідно чітко визначити структуру та обсяги видатків на економічну діяльність, саме які галузі економіки

доцільно першочергово фінансувати державі, які приваляють в певних регіонах, або які можуть тимчасово надати робочі місця (транспортна інфраструктура, будівництво готелів та інше) або фундаментальні дослідження, які в майбутньому періоді дозволять отримати інноваційну продукцію.

Не менш важливим є збереження потенціалу для розвитку держави в після кризовий період, для чого необхідно створити умови для збереження основних ринків збуту для вітчизняних компаній.

Таким чином, доводиться констатувати, що задля подальшого розвитку країни стає життєво необхідним переосмислити видаткову складову бюджету у напрямі оптимізації та удосконалення соціальної складової на користь фінансування інвестиційних проектів. Серед можливих елементів значного перерозподілу бюджетних видатків можна відзначити соціальну сферу та сферу державного управління.

В законі України «Про першочергові заходи щодо запобігання негативним наслідкам фінансової кризи та про внесення змін до деяких законодавчих актів України» [1] передбачено створити за рахунок понадпланових надходжень від приватизації державного майна та цільового розміщення державних цінних паперів Стабілізаційний фонд, кошти якого можна використати в наступних напрямках:

кредитування або спів фінансування довгострокових інфраструктурних, інвестиційних та інноваційних проектів загальнодержавного значення;

здешевлення кредитування проектів малого та середнього бізнесу, зокрема таких, що впливають на підвищення рівня зайнятості населення;

викуп державою у кредиторів іпотечних кредитів.

Слід зазначити, що провідна роль інвестицій у суспільному виробництві зумовлюється не тільки тим, що вони, трансформуючись у елементи реального капіталу, формують матеріальну основу суспільного виробництва та створюють реальні передумови для розширеного відтворення економіки. Модернізація економіки на основі технологічного інноваційного оновлення стимулюють інвестиції, викликають необхідну «хвилю» інвестиційних витрат. Необхідно зауважити: по-перше, саме з активізації інвестиційної діяльності у фазі стагнації починаються процеси оновлення морально застарілого основного капіталу; по-друге, інвестиційний процес, перетворюючись у процес систематичної реалізації інновацій, впроваджує у виробничий процес найновіші досягнення наукового технічного прогресу.

В зв'язку зі спадом виробництва, зростаючим рівнем безробіття, необхідно

розробити Державну програму підтримки малого і середнього бізнесу, що дозволить у перспективі значно збільшити доходи бюджету.

На рівні державних інституцій необхідно розробити та запровадити заходи щодо стимулювання інвестиційних процесів в галузях народного господарства, активізації інвестиційних процесів в регіонах, що дозволить подолати наслідки економічної кризи.

УДК 338.47:656.2(477)

### УМОВИ МАКСИМАЛЬНОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,  
Божок А.Р., аспірант (УкрДАЗТ)*

Глобалізація економіки, розширення Європейського союзу і торгівельних зв'язків прискорили зростання міжнародного транспортного ринку. В умовах збільшення товарних потоків максимальну вигоду від експорту і імпорту транспортних послуг одержать ті країни, які зможуть залучити на свої транспортні комунікації транзитний євразійський потік. Геополітичне розташування України надає можливість нашій країні стати важливим центром транзиту зовнішньоекономічних вантажів і перевезення пасажирів у міжнародному сполученні.

Для максимальної реалізації потенціалу щодо залучення міжнародних транспортних потоків необхідно:

- 1) створити мережу швидкісних залізничних ліній і рухомий склад нового покоління;
- 2) сформувати конкурентну тарифну політику у сфері перевезень вантажів у міжнародному сполученні;
- 3) вирішити проблему, пов'язану з трансграничними послугами;
- 4) спростити процедуру перевізного процесу.

Процес підвищення швидкості руху доцільно розділити на три етапи:

I етап – приведення колійного господарства до відповідних технічних вимог.

II етап – оновлення і модернізація вантажного вагонного парку (вартість модернізації одного піввагону становить 41000 грн., капітального ремонту – 82100 грн., вартість закупівлі нового піввагону – 302000 грн. без ПДВ). Необхідно налагодити вітчизняне і спільне з іноземними компаніями виробництво технічних засобів, спрямовувати інвестиційну діяльність України на широкий розвиток лізингових схем, залучати кошти операторських компаній і ЄБРР, створювати інвестиційні умови щодо придбання

підприємствами приватних вагонів шляхом запровадження додаткових пільг на перевезення порожніх приватних вагонів.

III етап – збільшення швидкості вантажних і пасажирських поїздів.

З метою збільшення обсягів перевезень транспортними коридорами повинні бути розроблені конкурентоспроможні транспортні тарифи, які передбачають дегресію ставок в залежності від відстані, від маси завантаженого вагону. Надавати знижки до тарифів в залежності від виду рухомого складу, вантажу і конкурентоспроможності напрямків.

Проблема технології переходу вагонів з колії шириною 1520 на залізниці із шириною колії 1435 мм завдає багато незручностей і не відповідає сучасним вимогам. Франція і Іспанія застосовують технологію зміни колісних пар у тактовому режимі, яка вимагає менших витрат на складування ходових частин, ніж технологія заміни візків; використання колісних пар і систем технічного обслуговування, адаптованих до сучасних і безпечних умов експлуатації. На Львівській залізниці, на станції Мостиська II, встановлено спеціальний стенд, при проходженні якого в складах, які обладнані німецькими або польськими колісними парами, змінюється відстань між колесами.

Розвиток залізничних перевезень з іншими країнами стримується через відмінність не тільки в ширині колії, але й у системах транспортного права. Процедура переоформлення перевізних документів призводить до збільшення часу затримок на кордонах, підвищується вартість перевезень. Адаптація національного законодавства до законодавства ЄС дозволить спростити процедури перевізного процесу, повніше і якісніше задовольняти всі запити клієнтів.

УДК 338.48:656.2

### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

*Дергоусова А.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Розвиток туризму та транспорту тісно взаємопов'язані. Відомо, що туризм як масове соціально-економічне явище, став наслідком виникнення та розвитку транспорту. У світовому туристичному бізнесі основна частка в загальній структурі туристичних послуг припадає на авіаційний та автомобільний транспорт, головним конкурентом яких є залізничний. В межах України залізниця має пріоритет перед іншими видами транспортних туристичних перевезень завдяки можливості перевезення більшої кількості туристів