

контексті пошуку та прийняття найбільш доцільних управлінських рішень на всіх ієрархічних рівнях, є на сьогоднішній день першочерговими, тісно пов'язаними з виконанням транспортом ролі найважливішої інфраструктурної галуззі економіки, від ефективного керування якою залежить добробут та економічне зростання всієї національної економіки.

Вирішення проблем системного реформування розвитку транспортного комплексу регіону вимагає комплексного використання методів програмно-цільового й нормативно-цільового управління регіональними соціально-економічними процесами, орієнтованими на врахування інтересів різних сторін. Використання програмно-цільового підходу, що є методологічною й організаційною основою для комплексного рішення довгострокових соціально-економічних завдань розвитку господарства регіону, до рішення проблем регіональної транспортної системи дозволить урахувати інтереси держави.

Нормативно-цільовий підхід є методологічною основою для узгодження норм витрачених ресурсів і розподілу прибутку між учасниками транспортного процесу залежно від кількості і якості виконаних робіт, зформованих на основі цільових настанов функціонування транспортної системи та орієнтований, у першу чергу, на інтереси корпоративних груп.

Таким чином, для забезпечення комплексного розвитку транспортної системи необхідне інтегрування даних підходів на основі заміни цілей деякою системою нормативних обмежень - показників інтенсивності та використання ресурсів транспортної системи регіону, що дасть можливість погодити інтереси суспільства і суб'єктів перевізного процесу, удосконалювання управління розвитком регіональної транспортної системи на основі регіонального транспортного стандарту.

УДК 334.012.82:656.022.8(100)

ІНТЕГРАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ

Дикань О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких

почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Міжнародна транспортна мережа України і діючі системи перевезення в умовах трансформації економіки вимагають принципових змін в експлуатаційно-технологічній діяльності, а також заміни технічних засобів і устаткування.

Головними вимогами в цих питаннях є:

- максимальне зниження собівартості перевезень;
- переоцінка критеріїв у підходах до визначення ефективності перевезень, перехід від об'ємних показників роботи транспорту до фінансово-економічних;
- забезпечення достатньої швидкості руху транспорту і доставки пасажирів та вантажів;
- забезпечення збереження вантажів під час перевезення;
- підвищення якості послуг на транспорті.

За рахунок поліпшення роботи транспорту набудуть прискореного розвитку галузі народногосподарського комплексу регіонів, територією яких проходитимуть автомагістралі. Розширяться можливості переробки продукції на місцях з доставкою її споживачу у відповідному товарному вигляді.

У зв'язку зі спеціалізацією автомобільного і залізничного видів транспорту на різних вантажоперевезеннях передбачається, що масові вантажі (паливо, руда, нафта, ліс, будівельні матеріали тощо) будуть перевозитись залізницями, а вантажі невеликого обсягу (особливо ті, що швидко псуються) - автомобілями. Таким чином, обидва види транспорту - *автомобільний і залізничний* - створюватимуть основу для міжнародної національної транспортної мережі України.

УДК 338.47:656.2

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСТІЙКОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Жердєв М.Д., професор (УкрДАЗТ)

Транспорт є одним із головних секторів економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно - економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Крім того, він є важливою складовою частиною Європейської та світової транспортних систем. Завдяки географічному положенню України через її територію пролягають найкоротші транспортні

шляхи, вона поєднує Європу з Азією, Північню та Півднем. Проте перспективи інтеграції України у світове господарство і посилення ролі європейської транспортної мережі вимагають високої якості та надійності міжнародних транспортних зв'язків, збереження швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування транспортної системи держави.

Сьогодні у центрі економічної політики держави стоїть питання про подолання економічної кризи та її наслідків, що є основою для забезпечення пріоритетів у галузі соціально – економічного розвитку. У вирішенні цих завдань визначна роль належить транспортній галузі, і в першу чергу – залізничному транспорту.

Функціонування залізничного транспорту здійснюється в умовах суперечностей між його монопольними та конкурентними структурами – з одного боку, конкурентними структурами інших видів транспорту та користувачами транспортних послуг – з іншого. При цьому має бути забезпечена його конкурентоспроможність перш за все на міжнародному ринку транспортних послуг при експортно – імпорнтних та транзитних перевезеннях, а також економічна ефективність функціонування в цілому.

У цьому зв'язку глобальна мета реформування та розвитку залізничного транспорту і утримання його конкурентостійкості на транспортному ринку має виходити із загальнодержавної мети, а саме: забезпечення максимального зростання ефективності конкретних секторів економіки країни протягом заданого терміну при постійному задоволенні потреб населення та держави у транспортних послугах і максимально можливому підвищенні їх якості.

Основними напрямками підвищення конкурентостійкості залізничного транспорту є:

- оновлення основних фондів;
- підвищення рівня технології організації перевізного процесу;
- покращення рівня транспортного сервісу;
- покращення інформаційного забезпечення;
- подолання численних технологічних бар'єрів при переміщенні вантажів через державний та митний кордони України;
- підвищення рівня міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури;
- покращення ступіню використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
- посилення інтеграції транспорту України до європейської та світової транспортної системи;
- підвищення ефективності та прозорості фінансово – економічних механізмів, що

стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту.

УДК 656(477)

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Іванкова І.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Це питання особливо актуальне для транспорту України, тому що саме сьогодні в країні одночасно спостерігаються процеси деіндустріалізації – зменшення частки промислового виробництва за рахунок зростання сфери послуг, інформаційних галузей (столична агломерація, західний регіон); реіндустріалізації – оновлення промислових підприємств традиційних галузей (регіон Донбасу); неоіндустріалізації – зміна виробничих циклів і спеціалізації на основі існуючого науково-технологічного і трудового потенціалу.

Відповідно Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, очікується щорічне зростання попиту на транспортні послуги, у перспективі до 2020 року вантажів – у 1,5-2 рази, пасажирів – у 1,3-1,5 рази.

На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги є:

- недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводиться до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;