

- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;

- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;

- відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої ваги набуває роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

УДК 656.821:656.2

ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ СТВОРЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНО – ТРАНСПОРТНО – ПРОМИСЛОВОЇ ГРУПИ УКРАЇНИ (ЗТПГУ)

Кондратюк М.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Економіко-математична модель оцінки загального синергетичного ефекту діяльності ЗТПГУ знаходиться як сума окремих видів синергій, які виникають з відповідних джерел їх формування.

Загальний синергетичний ефект діяльності

ЗТПГУ пропонується розраховувати за формулою:

$$E_{\text{ЗТПГ}} = C_y + C_{\text{пп}} + C_{\text{зп}} + C_{\text{фії}},$$

де $E_{\text{ЗТПГ}}$ – загальний синергетичний ефект діяльності ЗТПГУ;

C_y – синергія управління – виникає на рівні ДХК «Українські залізниці» та здійснюється за рахунок зменшення витрат шляхом оптимізації методів управління завдяки централізації та виключення дублюючих функцій;

$C_{\text{пп}}$ – синергія процесів перевезень виникає на рівні Державного концерну «Інфраструктура залізничного транспорту України» та здійснюється за рахунок збільшення обсягу існуючих видів перевезень від виходу на нові ринки перевезень, а також завдяки можливості впровадженню нових видів перевезень;

$C_{\text{зп}}$ – синергія забезпечення процесів перевезень формується на рівні групи забезпечення залізничних перевезень та здійснюється за рахунок збільшення доходів від виробничої та ремонтної діяльності внаслідок збільшення обсягів робіт та виникненню нових видів співробітництва;

$C_{\text{фії}}$ – фінансово-інвестиційно-інноваційна синергія формується на рівні фінансово-інвестиційно-інноваційної групи та здійснюється за рахунок зниження вартості залучених фінансово-інвестиційних ресурсів і збільшення доходів в результаті впровадження інновацій.

УДК 656.025.4/.6 (1-83)

ПІДТРИМКА ТРАНЗИТНИХ ПОТОКІВ В ПОРТАХ УКРАЇНИ

Котлубай В.О.,

Воркунова О.В., асистент (ОНМУ)

Географічне положення України, розвинена транспортна мережа є основними складовими, що необхідні для розвитку транзитних перевезень через територію України. Однак, інтегрування України в європейську транспортну систему вимагає відповідності міжнародним стандартам технічної, правової, технологічної, організаційної, економічної та інформаційної бази. Ефективність роботи національних транспортних підприємств в інтегрованій транспортній системі безпосередньо залежить від їх конкурентоспроможності.

Причинами того, чому порти України не можуть скористатися своїм транзитним потенціалом, є дефіцит термінальних потужностей та потужностей припортових залізничних станцій; недосконале законодавство. Україна не приєдналася до ряду важливих міжнародних

конвенцій і європейських угод, які безпосередньо стосуються проблем міжнародного транспорту; нерегульованими і тривалими залишаються процедура контрольно-перевірочних операцій і механізм оформлення документів на транзитні вантажі. Особливо це відноситься до автомобільних і контейнерних перевезень.

Основою транзиту через порти України є наливні і суховантажі, що йдуть з сировинних центрів країн СНД (в основному Росії, Казахстану, Білорусі). 95 % транзитних потоків входить до території України через залізничні переходи.

Найбільш дієвим чинником активізації транзитних потоків вантажів в Україні, є економічна зацікавленість іноземних вантажовласників в перевезенні вантажів через українські морські порти. Зниження транспортних витрат іноземних вантажовласників призводить до підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку реалізації. Тому встановлення узгодженого економічно обґрунтованого рівня тарифів для вітчизняної транспортної системи в цілому («залізниця - порт», «автотранспорт – порт»), спрямованого не на підвищення транспортних витрат клієнтури, сприятиме збереженню тих, що є і залученню додаткових потоків транзитних вантажів до України.

За для організації транзитних потоків через територію України необхідно запропонувати комплекс наступних напрямків: створення правових основ подальшого розвитку транзитних перевезень вантажів, поетапний перехід на принципи міжнародної транспортної і митної політики у сфері транзиту вантажів, впровадження нових технологій організації перевезень і пропуску вантажів через державний кордон України, розвиток змішаних (комбінованих) перевезень, забезпечення чіткої координації діяльності всіх учасників транзиту, проведення зваженої тарифно-цінової політики, яка б сприяла підвищенню конкурентоспроможності транзитних послуг в Україні і залученні додаткових транзитних вантажних потоків, створення економічних механізмів стимулювання розвитку транзиту.

Таким чином, головним завданням України як морської транзитної держави повинно стати створення умов для недопущення відходу транзитних вантажопотоків з українських транспортних комунікацій. Тобто, ідея розвитку транзитних перевезень повинна бути закладена в основу довгострокових пріоритетів держави, складовою частиною її економічної і геополітичної доктрини. Поряд з додатковими доходами і робочими місцями, транзит забезпечить приплив іноземних інвестицій для розвитку національної транспортної інфраструктури та сприятиме розвитку широкого діапазону послуг.

УДК 656.61: 339.9

ЗАКОНОМЕРНОСТИ РАЗВИТИЯ ЛОКАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ПО КРИТЕРИЯМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Крысько С.Л., аспирант (ОНМА)

Особое место Черного моря в транспортной системе региона и мира обуславливается двумя основными факторами:

- наращиванием потенциала экономического сотрудничества между европейской производственно-рыночной системой и аналогичным азиатским конгломератом.

- ограниченностью пропускных и провозных способностей традиционных транспортных маршрутов и усилением роли паромных сообщений.

В результате в Черноморском бассейне развиваются три транспортных комплекса. Один имеет традиционные морские сообщения прилегающих стран, основанные на обслуживании региональных и транзитных грузопотоков, которые обеспечиваются различными типами судов мирового торгового флота. Два других транспортных комплекса зародились и развиваются на новых факторах транспортного обслуживания региональных и мировых хозяйственных связей. Идет работа над созданием проектов кольцевых наземных и морских составляющих транспортного коридора вдоль берегов Черного моря с целью расширения интермодальных технологий.

Одним из высоко конкурентных вариантов транспортной интеграции Украины и других Причерноморских государств особенно Украины и России, а также Украины и Болгарии может являться транзитная составляющая развития паромных переправ.

Отдельным этапом развития экономического сотрудничества следует рассматривать состыковку таможенного и иного касающегося передвижения товаров через границы данных государств, законодательства. Именно этот институциональный инструмент определяет преимущества взаимодействия различных транспортных организаций.

Кроме известного комплекса Ильичевск, Варна-Поти, Батуми необходимо сконцентрировать внимание на паромном комплексе Порт Крым- Порт Кавказ, функционирующий на маршруте Керченского пролива по перевалке нефтепродуктов из России в Украину на железнодорожных парамах.

Повышение эффективности железнодорожных перевозок грузов связано с