

производственного предприятия при сокращении времени использования основных видов продукции вследствие совершенствования технологии и конструктивных решений, с одной стороны, и воздействия маркетинговых технологий, с другой.

Эта тенденция выступает в качестве важнейшего фактора и требования к адекватному развитию и функционированию отдельных видов транспорта и их звеньев, как единого механизма. Именно это и становится важнейшим принципом транспортного обслуживания товарообмена, независимо от формы собственности и принадлежности транспортных средств. С этим связан принцип соответствия технико-экономического уровня различных транспортных предприятий. Может быть реализован принцип равноправного взаимодействия на основе мультимодальных технологий и логистических систем. Субстандартные средства транспортировки, несмотря на определенную экономичность, уходят с конкурентных сегментов глобального рынка транспортных услуг.

Особое место в организации перевозочного процесса занимает принцип альтернативного формирования транспортных маршрутов. Основными индикаторами выступают затраты на доставку грузов, время перевозки, безопасность и оптимальность выполнения административно-контрольных функций на границах таможенных зон. Колебание роста мировой торговли по фазам экономического цикла изменяет конкуренцию транспортных коридоров. Поэтому предполагается согласование всех инвестиционных проектов.

Реализация транспортных проектов должна основываться на недопустимости нарушения принципа организационного и технологического единства транспортного обслуживания международных экономических отношений по критериям мегаэкономической, предпринимательской (транспортной) и потребительской (для грузовладельцев) эффективности. Время изолированного развития отдельных транспортных объектов закончилось. Могут быть реализованы два подхода, либо согласованного совместного развития отдельных звеньев трансконтинентальных маршрутов, либо реализации высоко конкурентного проекта, который, в конечном счете, предопределяет действия остальных операторов.

В этом отношении особое значение приобретает развитие транспортного потенциала причерноморских стран. Определенная региональная ограниченность транспортной роли государств Черноморского бассейна преодолевается реализацией проекта кольцевой дороги и наращивания провозной способности транспортного флота России, Турции и совместного создания паромных сообщений. Для

украинских торговых портов, отечественного железнодорожного транспорта и автомагистралей проблемой становится преодоление отставания от уровня развития таких объектов в Румынии и Болгарии.

УДК 656. 2.(477)

### СТРАТЕГІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

*Реброва А.Ю., здобувач(ДІЗТ)*

Залізничний транспорт є важливою складовою виробничої інфраструктури економіки держави, забезпечує життєдіяльність багатогалузевої економіки України та виконує роль системоутворюючого фактора, який суттєво впливає на рівень життя людей і на розвиток продуктивних сил.

Зараз спостерігається тенденція послаблення ролі залізничного транспорту на ринку перевезень і різке посилення конкурентної боротьби між різними видами транспорту. Це пояснюється особливостями постіндустріального розвитку і має об'єктивний характер,

Однак, не зважаючи на це залізничний транспорт має стратегічне значення для держави та все одно зберігає одну з провідних місць у перевезенні пасажирів та вантажів.

Україна завдяки вдалому географічному положенню має великий транзитний потенціал. Однак із-за відсутності цілісної державної політики розвитку транзиту і транспортної галузі в цілому Україна може втратити свій транзитний потенціал.

Одним з утримуючих факторів розвитку транзиту є орієнтація залізниць на транзит масових вантажів і вантажопотоки, які вже давно сформувалися.

Боротьба за нові вантажопотоки пов'язана з впровадженням сучасних транспортних технологій та розвитком контейнерних перевезень.

Тому для залучення нових вантажопотоків, крім правильної тарифної політики, необхідною умовою є впровадження нових технологій перевезення вантажів.

Також одним з стримуючих факторів розвитку транзиту є недостатня потужність вантажо-розвантажувальних комплексів як на кордонах так і всередині країни, а також відсутність логістичних комплексів, які б дозволили впровадити сучасні технології перевезення вантажів, такі як інтермодальні

(контейнерні та контрейлерні) перевезення.

Відсутність міжвідомчих об'єднань, які б працювали на забезпечення транзиту, також негативно впливає на реалізацію транзитного потенціалу України.

Транзитний потенціал країни був сформований попередніми поколіннями і отриманий Україною при набутті незалежності. Однак він не є константою і його можна втратити.

До зміни структури основних потоків вантажів і створення нових транзитних транспортних коридорів в обхід території України можуть призвести зміна структури грузопотоків в середньостроковій і довгостроковій перспективі, а також жорстка конкуренція у світовій економіці.

При пасивній позиції держави такий сценарій розвитку цілком може стати реальністю. Його реалізація, може призвести до істотного зниження транзитного потенціалу України, і як наслідок - до зміни геополітичного статусу країни.

Першим кроком реалізації єдиної державної транзитної політики може стати створення спеціалізованого органу державного управління з координаційними та представницькими функціями в формі національного агентства, який би забезпечував ефективну взаємодію і координацію дій різних державних органів та транспортних підприємств різних форм власності при здійсненні проектів розвитку транзиту,

**УДК 338.47:656.2**

### ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Уткіна Ю. М., асистент (УкрДАЗТ)*

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

До проблем залізничного транспорту відносяться:

- недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, та невідповідність його організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки країни;

- перехресне субсидування збиткових

- пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

- недостатня прозорість фінансової діяльності галузі;

- низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень;

- обвальне старіння основних виробничих фондів, особливо їх активної складової;

- порушення принципу простого відтворення основних виробничих засобів (з 1992 року потреби залізничного транспорту в інвестиціях на оновлення рухомого складу задовольнялися лише на 25-30%, в результаті чого їх знос виріс до 85,4%);

- необхідність забезпечення майбутньої потреби заміни всіх типів тягово-рухомого складу, що експлуатується на залізницях України, створення і впровадження нового та перспективного рухомого складу;

- недостатня ефективність системи державного регулювання діяльності галузі, зокрема у сфері тарифної політики, яка недостатньо гнучка і стабільна;

- в галузі майже вичерпані резерви щодо зростання продуктивності праці, інтенсивності використання транспортних засобів, зниження ресурсо- й енергоємності виробництва;

- невідповідність якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам. Комерційна швидкість доставки вантажів залізницями України майже у два рази нижча, ніж у розвинутих країнах світу;

- створення системи швидкісного руху пасажирських поїздів, що є для України об'єктивною необхідністю для вирішення комплексу соціальних, економічних та екологічних проблем.

Потребує вирішення питання щодо подолання відставання у розвитку мережі українських залізниць від залізниць країн ЄС та Росії, які сьогодні перебувають на різних етапах реформування, але при цьому істотно випереджають залізниці України.

Вирішення визначених проблем розвитку залізничного транспорту України відкриває перед ним низку перспектив. Перспективи розвитку залізничного транспорту згідно з стосуються:

- оновлення рухомого складу;

- реконструкції та модернізації інфраструктури;

- входження національної мережі залізниць у систему міжнародних транспортних коридорів;

- удосконалення транспортно-митних технологій;

- розвитку комбінованих і контрейлерних перевезень, застосування єдиних тарифів;

- організації прискореного просування вантажопотоків зовнішньо-торгівельних і транзитних вантажів за рахунок концентрації та маршутизації;