

на найближчий період і перспективу, виходячи із сучасного стану галузі.

Середовище, яке окреслено межами морської галузі є дуже складною системою. Під впливом економічних, політичних, соціальних умов внутрішнього й зовнішнього характеру в ній діє і на неї впливає велика кількість факторів, більшість з яких важко піддаються кількісному виміру. Тому важливим є виявлення як можна більше повного переліку факторів, які здійснюють вплив на розвиток контейнерних перевезень в Україні, з метою реалізації економічного потенціалу галузі і спрямувати зусиль в напрямку досягнення максимального соціально-економічного ефекту.

Для вирішення цього питання пропонуються Методичні основи оцінки перспектив розвитку контейнерних перевезень, які дозволяють враховувати специфічні особливості стану та функціонування морської галузі.

Виходячи із завдань, рішення яких повинна забезпечити розробка Методичних основ, їх загальну структуру пропонується включити наступні узагальнюючі блоки:

інформаційно-аналітичний блок, в межах якого пропонується збір та аналіз інформації, необхідної для оцінки;

розрахунково-проектний блок, який містить безпосередньо оцінку перспектив розвитку контейнерних перевезень в Україні, що дозволяє виявити найбільш привабливі порти для розвитку контейнеризації в Чорноморсько-Азовському басейні.

Використання запропонованих Методичних основ дозволить виявити найбільш інвестиційно-привабливі об'єкти для розвитку контейнерних перевезень в Україні і активізувати створення в галузі сприятливого клімату для інвестицій морську галузь шляхом визнання контейнерних перевезень як елемента, який здатний забезпечити підвищення рівня конкурентоспроможності як галузі так і країни в цілому.

УДК 338.47

ИНТЕРМОДАЛЬНЫЙ ПУТЬ «ВОСТОК-ЗАПАД» И МЕСТО В НЕМ УКРАИНЫ

Голиков А.П., Казакова Н.А., Щуба М.В.

Среди множества стран мира Украина выделяется особо удобным транспортно-географическим положением. Это обусловлено рядом факторов.

Во-первых, географическое расположение Украины характеризуется высоким значением индекса местоположения в системе топологических расстояний между странами

Европы (он близок единице).

Во-вторых, месторасположение Украины «на перекрестке» железнодорожных, автомобильных, трубопроводных и воздушных трасс, соединяющих Россию, Казахстан, страны Средней Азии и Закавказья со странами Центральной и Южной Европы – удобно и перспективно с точки зрения дальнейшего развития международных транспортно-экономических связей.

В-третьих, являясь морской державой, Украина имеет выход (через турецкие проливы) к мировому океану и может развивать сеть торгово-экономических коммуникаций с подавляющим большинством стран мира.

Выше изложенное указывает на значительный транспортно-географический потенциал Украины в качестве транзитного государства и подчеркивает особую важность ее роли в развитии международных транспортных систем.

С усилением значения в экономической жизни мира Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) нарастает объем перевозок между этим субрегионом и Европой. Возникла необходимость создания интермодального транспортного коридора «Восток-Запад» в виде трансконтинентального пути, соединяющего Тихий и Атлантический океаны.

К настоящему времени существуют две железнодорожных магистрали, способных соединить Тихий и Атлантический океаны. Одна проходит преимущественно через территорию России (Транссиб) с ответвлениями на Китай и Корею, вторая – через Китай, Казахстан, Россию, Украину.

Для Украины особенно привлекательным является трансконтинентальный путь, базирующейся на использовании магистралей, соединяющей Китай через Казахстан с европейской частью России и далее – с украинскими железными дорогами. Посредством международных транспортных коридоров: Берлин – Вроцлав – Краков – Киев; Венеция – Люблина – Будапешт – Ужгород – Львов, а также Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Киев – Бухарест (с дальнейшим ответвлением на Новороссийск и Астрахань), которые заходят на территорию Украины, данный трансконтинентальный путь получает выход к важнейшим промышленным и торговым центрам Европы.

Таким образом, Украина с ее транспортными узлами (Киев, Харьков, Львов и др.) становится составным звеном трансконтинентального пути «Восток-Запад». При запуске его в жизнь на основе новейших достижений науки и техники она сможет получать существенные доходы. Однако, вместе с положительными сторонами данного проекта, в нем могут иметься и отрицательные.

Осуществленный нами SWOT- анализ показал, что преобладает в количественном отношении перечень положительных результатов, однако по своей значимости они существенно различаются, поэтому слагаемые данного анализа требуют дополнительного, более конкретного изучения и оценки. Все это может быть сделано на стадии проработки технико-экономических обоснований для составления проекта трансконтинентального пути «Восток-Запад».

УДК 658.5.012.1

ДОЦІЛЬНІСТЬ СТВОРЕННЯ НА БАЗІ УКРЗАЛІЗНИЦІ ДЕРЖАВНОГО КОНЦЕРНУ

Гриценко Н.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Залізничні перевезення є одним з основних чинників підтримки розвитку національної економіки. Тому всі шість залізниць знаходяться у відомстві держави. Маючи єдину систему управління експлуатацією та рухом потягів досягається ефективне використання пропускної спроможності існуючих залізниць. Проте, щоб залишатися державним перевізником Укрзалізниця повинна бути не тільки органом управління, але і виконувати функції залізничного перевізника, бути його серцевиною. Головна задача тут це не розділення функцій державного управління, та функцій господарської діяльності, які покладаються на Міністерство транспорту, а перетворення залізничного транспорту України в державно-господарську компанію. Тобто проведення корпоратизації залізничної галузі з перетворенням її в акціонерне суспільство. Проте в Україні технологічно неможливо об'єднати всі підприємства галузі та шість залізниць в єдине ціле. Неможливо всім управляти через центральний апарат, оскільки промислово регіони різні. Тому, на сьогодні, найраціональнішим є створення господарського об'єднання юридичних осіб, у вигляді державного концерну, який виконуватиме функції повноцінного державного перевізника вантажів та пасажирів. При цьому Укрзалізниця буде оператором та логістом залізничних перевезень, що сприятиме залученню західних партнерів та сучасних потягів до України. Поставлені завдання неможливо вирішити без впровадження удосконаленої Програми реформування залізничного транспорту України.

Сьогодні ж існуючі залізниці є регіональним перевізником, а центральне управління координує цю роботу. Аналізуючи роботу залізничного транспорту за останні роки, слід зазначити, що рівень зношеності його основних фондів складає понад 85%, що зумовлює проводити реформування

галузі для негайного підвищення ефективності залізничного транспорту. Враховуючи сучасний техніко-технологічний стан залізничного транспорту України, його подальше існування без реалізації Програми реформування, а саме зміни організаційної форми управління та впровадження дієвих механізмів державного регулювання неможливо. В той же час реформування залізничного галузі вкрай необхідно для приведення юридичного статусу Укрзалізниці і залізниць до умов діючого законодавства. В цих умовах доцільно реалізувати перехідні моделі реформування без змін власності на державне майно. Таких моделей дві: державне підприємство та державний концерн. З огляду на вище сказане, з метою підвищення ефективності роботи залізничного транспорту доцільно створити державний концерн. При створенні державного концерну партнери транснаціональної світової компанії матимуть з боку України повноцінного партнера. В цьому випадку глобальною задачею є створення єдиного логістичного центру та модернізація розвитку транспортних коридорів.

Створення державного концерну України та перетворення його в національного перевізника підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, сприятиме розвитку національної економіки країни, вирішить деякі проблеми міжнародних транспортних коридорів, що є основним важелем щодо доцільності цього проекту.

УДК 338.49:656

СОЗДАНИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ

Дикань В.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Транспортная система страны является главным материальным каркасом межрегиональной интеграции и межрайонного сотрудничества как внутри страны, так и при осуществлении международных торгово-экономических связей. Именно производственная инфраструктура государственного значения, в первую очередь магистральный транспорт, является материально-технической базой такой интеграции.

В настоящее время транспортные возможности Украины ограничены и для того, чтобы в условиях глобализации государство могло решать посредством транспортной системы свои внутренние и геополитические задачи, необходимо дальнейшее комплексное развитие опорной транспортной сети.

Без комплексного развития инфраструктуры всех видов транспорта Украине грозит