

2009 р. збитки по Укрзалізниці склали 5,2 млрд. грн., у т.ч. 2,6 млрд. грн. - у приміському сполученні). Це обумовлено багатьма факторами, такими як:

- скорочення доходів та зниження життєвого рівня населення України;
- скорочення чисельності населення;
- незадовільний технічний стан багатьох потягів. Все це, безумовно, впливає на низьку населеність на пасажирський вагон протягом року.

УДК 656:330.101(477)

ВПЛИВ РОБОТИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ НА ЕКОНОМІКУ УКРАЇНИ

Каличева Н.Є. здобувач (УкрДАЗТ)

Транспортний транзит займає провідне місце при визначенні геополітичних перспектив розвитку кожної держави, яка має стратегічну мету зайняти своє місце в сучасному динамічному світі, за умов глобалізаційних світових процесів. Планетарний рух товарів і послуг, капіталів і людей, глобальні системи комунікацій та інформації, функціонування інтернаціональних економічних та фінансових організацій і корпорацій утворили світовий ринок, який впливає на розвиток національних економік всіх без винятку країн, у залежності від того, яку участь вони приймають у міжнародній торгівлі.

Сьогодні для України досить важливим являється залучення вітчизняних підприємств до виходу на міжнародний ринок для торгівлі товарами і послугами, у тому числі і транспортно-експедиторськими, та створення національного законодавства, яке б сприяло залученню іноземних інвестицій у вітчизняну економіку. Так як, гармонізація нормативно-правового регулювання транспортної діяльності, уніфікація технічних стандартів і транспортних технологій зі світовими нормами дозволить узгодити митне законодавство для врахування інтересів всіх країн, котрі задіяні в міжнародному транзитному сполученні. А невідповідність українських доріг міжнародним стандартам, слабкий розвиток транспортної інфраструктури та мережі логістичних центрів, необґрунтовані простої при контрольному визначенні ваги вантажу, при перетині кордонів та інші адміністративні, технічні і фізичні перешкоди призводять до істотних затримок транспорту в дорозі та зниження рентабельної ефективності перевезень теренами нашої держави.

У даний час питання транспортно-забезпечення національної економіки набирає специфічної гостроти та актуальності через те, що

у всіх сферах української економіки реалізуються процеси, котрі не повною мірою враховують національні інтереси держави та мають недостатнє наукове обґрунтування.

Головна мета формування і розвитку сучасної транспортної системи України — це створення сприятливих обставин для отримання максимального об'єму транзитної ренти — тобто доходу, котрий національна транспортна система отримує за реалізацію транзитних перевезень пасажирів і вантажів. Водночас з досягненням вище зазначеного вдосконалення транспортної інфраструктури у межах міжнародних коридорів сприятиме:

покращенню транспортно-сполучення територією держави;

більш повному задоволенню запитів економіки в послугах транспорту;

розширенню зовнішньоторговельних зв'язків з іншими країнами;

підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних товаровиробників та транспортних підприємств на світових товарних і фрахтових ринках.

Отже, сучасний етап розвитку української економіки повинен враховувати необхідність розробки методологічних основ управління та практичні механізми вдосконалення національних транспортних процесів на рівні розвитку транспортних коридорів для оптимізації перевезень імпортованих транзитних вантажів.

УДК 338.5:656.611.2

ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Кібік О.М., д.е.н., доцент (ОНЮА)

Транспортний комплекс є важливою складовою в структурі світової економіки і національних економічних систем. За останні десятиліття істотні перетворення в світовій транспортній індустрії були обумовлені зростанням міжнародного товарообміну і торгівлі, розробкою нових стратегій розвитку промислових підприємств в окремих регіонах, організаційними і технологічними перетвореннями на транспорті, перш за все морському, інноваціями у всіх галузях економіки, правовими, організаційними і управлінськими інноваціями. Сучасні кризові явища і одночасний розвиток логістичних процесів обумовлюють необхідність технічної і організаційної інтеграції транспортних підприємств для підвищення надійності взаємодії різних елементів транспортного ланцюга.

Морські торговельні порти - це важливий елемент морегосподарського комплексу держави.

В епоху глобалізації від ступеню ефективності роботи торговельних портів залежить конкурентоспроможність окремих територій і держави в цілому. Вартість портових послуг включається в сукупні транспортні витрати і, як наслідок, вартість товарів. Портова діяльність впливає на рівень виробничої спеціалізації та концентрації, робить можливим міжнародний розподіл праці. Порти відіграють, таким чином, важливу роль в технологічних і організаційних перетвореннях, завдяки яким відбулася інтернаціоналізація економіки у світовому масштабі.

Основними передумовами для проведення реформ у сфері портової діяльності були і залишаються до теперішнього часу загальні, адміністративні (управлінські), фінансові та причини, які пов'язані з формуванням і використанням трудових ресурсів. До загальних причин слід віднести необхідність підвищення ефективності портової діяльності, зниження витрат виробництва, оптимізації цінкових рішень, поліпшення якості різних видів портової продукції, посилення конкурентних позицій, оптимізації стосунків з клієнтурою, вимоги якої постійно посилюються тощо. Серед адміністративних (управлінських) передумов необхідно відзначити процеси деполітизації сфери управління портовою діяльністю, потреби зменшення сили бюрократії, впровадження ефективних процесів управління, скорочення сфери державних монополій.

Фінансові передумови – це необхідність скорочення суспільних витрат, залучення іноземних інвестицій, зменшення комерційних ризиків для державного сектора, підвищення ступеню участі приватного сектора в економічній діяльності регіону або держави.

Передумовами, які пов'язані з формуванням і використанням трудових ресурсів, є скорочення чисельності державних управлінців, реструктуризація і підвищення кваліфікації портового трудового потенціалу, збільшення частки приватного сектора.

Потреба формування національної стратегії розвитку портів обумовлює необхідність реформування законодавчих, інституційних і процедурних умов портового планування і регулювання в Україні.

Таким чином, внутрішні протиріччя, які викликані процесами саморозвитку і локалізуються процесами самоорганізації виробничо-господарської системи підприємства, і різні перетворення в його зовнішньому середовищі обумовлюють необхідність постійного інноваційного розвитку будь-якого підприємства портової діяльності. У підвищенні ефективності розвитку портової системи України, мають бути зацікавлені держава, представники морського, фінансового, страхового бізнесу, промислові

підприємства та інші суб'єкти господарювання тощо.

УДК 656.821:656.2

УПРАВЛІННЯ ДЕРЖАВНИМ КОНЦЕРНОМ „ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ УКРАЇНИ”

Кондратюк М.В., асистент (УкрДАЗТ)

Автор пропонує створити на базі підрозділів Укрзалізниці Державний концерн „Залізничні перевезення України”, сутнісні, фундаментальні ознаки якого полягають, по-перше, в збереженні державної форми власності на майно його підприємств-учасників, по-друге, у включенні до його складу лише тих організаційних підрозділів, які безпосередньо виконують та здійснюють процес перевезень, по-третє, в заміні суто адміністративно-командного, директивного керівництва на систему управління, яка ґрунтується на сполученні централізму і демократизму в управлінні, державного керівництва і самостійності суб'єктів господарювання.

Головним загальним принципом управління Концерном на відміну від діючої практики є: не жорстокий централізм, а колегіальність управління; наявність представницьких органів управління і незалежних контрольних органів; розділення нормотворчої, виконавчої та контрольної компетенції між різними управлінськими органами Концерну. До органів управління Концерну пропонується віднести:

- Вища рада Концерну, до складу якого входять представники Кабміну та Мінтрансу України;
- Правління Концерну, на чолі з його генеральним директором;
- Ревізійна комісія Концерну (незалежний контрольний орган).

Саме в результаті конструктивної взаємодії Вищої ради та Правління Концерну і повинно здійснюватись на практиці органічне погоджування інтересів держави і колективних інтересів суб'єктів господарювання у справі розвитку залізничної галузі, несуперечливе поєднання принципів централізму управління, директивності планування, з одного боку, та господарської самостійності окремих підприємств, з другого.