

Харків і в перспективі на Дніпропетровськ. Планується, що з регіонів у Київ поїзди відправляться близько 6.00, а з Києва - вдень, щоб до вечора пасажери були у Львові, Донецьку, Харкові. Зупинок у дорозі передбачено мінімум, а Донецький експрес і зовсім не буде зупинятися на проміжних станціях. Для цього від Полтави будують спецмаршрут - на Красноград і Лозову, що дозволить скоротити шлях майже на 60 км.

Зараз денні експреси з Києва до Харкова і Львова розвивають лише на окремих ділянках швидкість до 140 км/год, а на Донецьк ходить тільки нічний поїзд (в дорозі 11 годин). Нові матимуть швидкість 160 км/год (середня буде близько 140 км/год). Це будуть 9-вагонні експреси. Вони повинні з'явитися вже у квітні 2012 року.

У подальших планах розвиток швидкісного руху в міжнародному сполученні: Москва - Брянськ - Суземка - Київ; Москва - Курськ - Белгород - Харків - Ростов - Москва - Адлер і Курськ - Белгород - Харків - Сімферополь, Севастополь, Феодосія.

В той же час необхідно особливу увагу приділяти розвитку швидкісного вантажного руху, який дозволить не тільки утримати але і збільшити транзитопотоки через територію України. Швидкісний вантажний рух передбачає значне збільшення маршрутної швидкості при перевезеннях контейнерів, контрейлерів, швидкопсувних і високоцінних вантажів за рахунок ряду технічних, технологічних і організаційних заходів. Представлений напрямок може стати інноваційним проривом для країни. І такі проекти вже мають місце. Так в ході зустрічі представників німецької компанії з керівництвом "Укрзалізниці", яка відбулася 10 лютого в Києві надійшла актуальна пропозиція щодо розвитку інтермодальних перевезень вісі Україна-Німеччина, з орієнтацією на контрейлерні перевезення регулярними маршрутами. Пропонується запуск маршруту контрейлерних перевезень Луганськ-Київ-Славков з можливістю продовження регулярних перевезень до Франкфурта-на-Майні, Гамбурга та інших логістичних центрів Європи. Ініціативою німецької сторони стала пропозиція нового виду послуги - швидкісні вантажні поїзди-шаттли з фіксованим графіком руху за згаданим маршрутом.

Зазначимо, що впровадження швидкісного вантажного руху може сприяти розвитку низки галузей економіки країни, а також окремих регіонів.

Таким чином, організація швидкісного і високошвидкісного залізничного руху в Україні забезпечить підтримку і подальше стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціалу країни та промислового сектора економіки за рахунок розміщення на вітчизняних підприємствах замовлень на створення нових

зразків техніки світового рівня і фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських-конструкторських робіт у галузі, що дозволить відродити промисловість країни і вивести її на рівень конкурентоспроможного виробництва, а також підвищити рівень продукції до світового і успішно конкурувати із закордонними виробниками не тільки на внутрішньому, але й на світовому ринку.

УДК 656.612:656.076.3

УПРАВЛЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ РАЗВИТИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ФЛОТА В СИСТЕМЕ МТК

Винников В.В., д.э.н., профессор (ОНМА)

Выгодное географическое положение Украины определило одно из главных направлений государственной политики – развитие международных транспортных коридоров (МТК) и включение их в международную транспортную сеть.

В документах Европейского сообщества (ЕС) международный транспортный коридор рассматривается как комплекс наземных и водных транспортных магистралей на определенном направлении с соответствующей инфраструктурой.

Для выявления закономерностей развития морского транспорта Украины и обоснование принципов управления устойчивостью его функционирования в системе МТК необходим достаточно длительный период формирования результатов. Следует иметь в виду, что только с 1992 года начались формироваться новые условия функционирования национального морского транспорта. До этого периода существовала другая грузовая база, иные принципы финансирования и управления хозяйственной деятельностью. Поэтому с учетом того, что становление Украины как морской державы сопровождалось не только новыми условиями, но неоправданными ошибками, построение адекватного морехозяйственного комплекса требует особого целевого подхода, ориентированного как на общенациональные интересы, так и на задачи формирования свободных операторов фрахтового рынка под флагом страны в европейской транспортной системе.

Учитывая объективную потребность в развитии морского транспортного комплекса относительно параметров мировых хозяйственных связей, следует иметь в виду то обстоятельство, что фрахтовый оборот ограничивается в значительной степени грузопотоками и характером состояния мировой торговли. Следовательно,

расчетная сумма чистого дохода любого судовладельца лимитируется, с одной стороны, долей освоения данного сектора фрахтового рынка на основе конкурентоспособности флота, а с другой, экономичностью эксплуатации транспортных средств. Поэтому в качестве одного из принципов развития морских транспортных предприятий в системе МТК следует считать необходимость учета внешних ограничений предельных затрат.

Управление эффективностью развития и функционирования флота и портов формируется и корректируется не только в пределах выработанной стратегии, но и под влиянием внешней среды. Раскрытие производственных и методологических аспектов управления адекватностью состояния национального транспортного комплекса позволяет совершенствовать систему принятия решений с учетом хозяйственных задач и стратегических целей Европейского сообщества.

Реализация интеграционных принципов развития национального транспортного комплекса ведет в конечном счете не только к повышению конкурентоспособности на основе роста интенсивности обработки грузовых и транспортных потоков, но и к росту удельных затрат по достижению адекватности состояния потенциала. Рыночно признанные параметры оптимизации транспортной системы должны быть компенсированы дополнительными экономическими результатами. В условиях неравномерности развития и с учетом основных положений теории экономического роста в качестве критерия развития национальных предприятий морского транспорта следует принимать темпы изменения основных показателей. При этом имеется в виду, что цикличность развития и высокая конкуренция на фрахтовом рынке предопределяют неравномерное или скачкообразное изменение показателей. Большинство результатов в течение отдельных этапов жизненного цикла не описываются экспоненциальными зависимостями.

Развитие морских транспортных предприятий в сложных условиях воздействия внешней среды, задачи достижения не только предпринимательской, но макроэкономической эффективности предопределяют особые задачи к научному обоснованию и выбору стратегии функциональной деятельности и развития. В то же время мировая научная мысль, а также исследования отечественных ученых содержат основы и методические подходы, на основании которых возможно совершенствование принципов принятия экономических и инвестиционных решений в системе развития национального морехозяйственного комплекса в системе МТК.

Механизм управления процессом

становления Украины как морской державы представляет собой совокупность форм и методов использования экономических принципов в системе эффективного развития национального морского транспортного потенциала. При прочих равных условиях этот процесс усложняется тем обстоятельством, что внешние торговые и транспортные операторы рассматривают Украину, как страну, проводящую пассивную морскую транспортную политику. Для реализации стратегии активного развития национального судоходного потенциала необходимо разрешение трех важнейших задач: обеспечение нормальных условий для реализации предпринимательской инициативы, нацеленной на формирование провозной способности на основе принципа предельной склонности к сбережению частных и коллективных инвесторов; построение теоретических и методических основ эффективных хозяйственных и инвестиционных решений в системе нормализованного наращивания морского транспортного потенциала с учётом европейской транспортной системы; всемерная, не противоречащая международному опыту и критериям эффективности, поддержка и защита национальных судовладельцев и торговых портов в периоды становления стратегии развития и кризисных этапов жизненного цикла.

УДК 656.614.3.073.235(477)

ФАКТОРИ РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

Галаєвська Д.В., аспірант (ОНМУ)

Перевезення вантажів у контейнерах навіть в умовах світової економічної кризи є найпоширенішим і прогресивним способом доставки вантажів. Контейнерні перевезення здійснюються у внутрішньому і міжнародному повідомленнях різними видами транспорту. Найбільш розповсюдженим, звичайно, є морський транспорт, що обумовило зростання конкурентної боротьби серед морських торговельних портів за контейнеропотоки, в якій українські порти не є достатньо привабливими.

Для вирішення цього питання необхідно визначити рівень привабливості українських портів для розвитку контейнерних перевезень і запропонувати заходи для його зростання.

На процес розвитку контейнерних перевезень впливає велика кількість факторів, які необхідно враховувати для розуміння основ функціонування цього ринку в цілому. Стан економічного середовища багато в чому обумовлює розвиток