

разных видов транспорта.

На наш взгляд такой интегральной оценкой может быть денежный учет этих воздействий.

Одна из лучших в мире методик денежного учета влияния транспорта на окружающую среду и общество была разработана учеными Германии и Австрии (INFRASS/IWW). Внешние издержки транспорта, введенные этими исследователями, позволяют оценить в денежном выражении затраты, которые несет общество в связи с работой транспорта и которые транспорт не оплачивает.

Исследования INFRASS/IWW показали, что в странах Евросоюза общество для ликвидации последствий работы транспорта несет убытки в размере, достигающем 10 % ВВП. В условиях, когда транспорт создает те же 10 % ВВП, его работа оказывается практически «холостой», т.е. все, что создали, сразу и тратится на ликвидацию последствий. Основная доля этих убытков вызвана авариями (почти 200 млрд. евро в год) и изменением климата. Автомобильный транспорт в Евросоюзе дает более 90 % внешних издержек общества.

Помимо общих издержек INFRASS/IWW рассчитали и удельные. Расчеты показали, что на единицу работы автомобильных видов транспорта общество тратит существенно больше, чем на рельсовые виды. В последние годы это соотношение несколько снижается, т.к. в Евросоюзе проводится большая работа по снижению смертности на дорогах (за 30 лет в 2 раза) и снижению выбросов углекислого газа автомобильным транспортом.

Для оценки внешних издержек в условиях Украины необходимо провести полноценные, аналогичные INFRASS/IWW исследования со сбором и анализом статистической, экологической и экономической информации. Следует отметить очень важный и позитивный фактор, заключающийся в том, что, в отличие от Европы, железнодорожный транспорт Украины все еще выполняет достаточно большой объем перевозок на транспортном рынке, хотя его доля и несколько снижается в последние годы.

В таких условиях (особенно при финансово-экономическом кризисе) ставка на развитие автомобильного транспорта вряд ли является оправданной. Если в качестве примера рассмотреть необходимость строительства новой магистрали длиной в 500 км для пропуска в сутки в одном направлении 50 000 т груза и 2 000 пассажиров, то в случае принятия автомобильного варианта общество на внешних издержках каждый год даже при оптимистическом прогнозе будет терять по сравнению с железнодорожным вариантом более 6 млрд. грн. Такой суммы достаточно, чтобы каждые полтора года строить на этом участке новую железнодорожную линию.

Особенно важен учет внешних издержек

при рассмотрении проблем городского транспорта. Если в Киеве абсолютное большинство автомобилистов пересекает с личных автомобилей на метро, то уменьшение внешних издержек транспорта в этом случае составит почти 10 млрд. грн в год. За эти деньги, сэкономленные за два года, можно построить высокоскоростную (350 км/ч) железнодорожную линию Киев - Днепропетровск.

Немаловажным фактором является и потребность транспорта в земельных ресурсах, которые во всем мире являются дефицитом. Например, для перевозки в городских условиях 60 000 пассажиров в час автомобилями необходима дорога шириной в 200 м, при перевозке автобусами - 80 м, а при перевозке линией легкого метро - 9 м. В условиях дефицита и высокой стоимости земли выбор вида транспорта очевиден.

Необходима серьезная работа по поднятию привлекательности и развитию общественных видов транспорта, прежде всего рельсовых, для снижения внешних издержек. Весь мир возвращается к трамваям, создает линии легкого метро для снижения давления транспорта на общество. В условиях больших городов необходимо всячески избавляться от крайне нерациональных, затратных и опасных «маршруток».

Для железнодорожного транспорта очень важными направлениями являются: повышение скоростей движения пассажирских и грузовых поездов, расширение интермодальных перевозок, расширение номенклатуры подвижного состава, внедрение современных технологий оформления и контроля перевозок.

Учет внешних издержек при сравнении вариантов позволяет уйти от узковедомственного подхода и делать экономическую оценку, принимая во внимание интересы всего общества, для повышения безопасности жизни и деятельности людей и обеспечения концепции устойчивого развития.

УДК 005.3:656.611.2

УПРАВЛЕНИЯ ОПТИМАЛЬНОСТЬЮ СОСТОЯНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Береза В. В., соискатель (ОНМУ)

Нерешенной проблемой в практическом, методическом и теоретическом аспектах остается вопрос концентрации капитальных активов и провозной способности по судоходным компаниям. Критерий описывается четко – эффективность затрат и стоимости предприятия.

Но в плане его достижения главным является оптимальность управления в системе сложных взаимоотношений на фрахтовом рынке.

Динамичность внешних условий и параметров глобализации определяют необходимость управления национальными интересами и задачами развития национального транспортного комплекса. Достижение с учетом этих ограничений коммерческих целей отдельными предприятиями требует учета принципов взаимодействия и ориентации на национальные задачи. Становление рыночных принципов хозяйствования несмотря на совокупность ошибок переходного периода предполагает усиление внимания к развитию производственной инфраструктуры. Главным критерием должно рассматриваться достижение транспортной независимости стратегии вхождения в международное разделение труда и формирование новых эффективных рабочих мест.

Региональные особенности формирования транспортного потенциала предполагают наличие различных форм поддержки при неадекватном состоянии внешней среды. Однако для обеспечения сбалансированности экономико-правовых условий необходимо взвешенное применение как прямых, так и косвенных мер по активизации инвестиционной деятельности. Особое значение в системе управления экономической безопасностью приобретают проекты, обеспечивающие создание новых рабочих мест.

Эффективность развития региональных транспортных комплексов предполагает учет характера влияния множества факторов, среди которых наиболее часто упоминаются:

- оптимизация производственной инфраструктуры, обеспечивающей устойчивость транспортно-экономических связей;
- использование прогрессивных схем доставки товаров;
- требования по общей и экологической безопасности функциональной деятельности флота, портов и смежных видов транспорта;
- ограничения по скорости и качеству доставки товаров;
- адекватность процессам глобализации и интеграции;
- улучшение взаимодействия и координации развития транспортных подразделений региона;
- интенсивность товарообменных мероприятий между объектами, использующими региональную транспортную систему в качестве транзитной.

Следует особо учитывать то обстоятельство, что модели дисконтирования результатов и затрат развития по денежным потокам имеют тенденцию недооценки

рыночной стоимости капитальных активов. Это положение возникает в тех случаях, когда по условиям фрахтового рынка активно формируются основные параметры, а динамика тарифов не соответствует этому процессу. Поэтому важна быстрота реакции судовладельцев и торговых портов на потребности увеличения или снижения позиционирования транспортного потенциала.

УДК 338.512:656.2

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Божок А.Р., аспірант (УкрДАЗТ)

На залізницях України зберігається ряд проблем, пов'язаних з недостатньо ефективною системою регулювання і управління, високим ступенем зносу рухомого складу та інфраструктури, відсутністю достатнього обсягу інвестицій, завищеним рівнем витрат. Про необхідність проведення реформування залізничної постійно ведуться різного роду дискусії, збираються кругли столи, розробляються відповідні концепції та програми. Однак дотепер не існує однозначної думки відносно конкретних шляхів її реалізації. Причинами стримування реформ є дискусії відносно майбутнього статусу «Укрзалізниці», а також потреба чималих коштів для проведення реформування залізничної галузі, якими «Укрзалізниця» і державний бюджет на сьогодні в повній мірі не володіють. Тому в Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту України особлива увага відводиться «виходу на ринок залізничних перевезень компаній-операторів різних форм власності з власним парком вагонів, локомотивів та моторвагонного рухомого складу».

Реформа на залізничному транспорті змінить форми власності, що позначиться на розвитку ринку транспортних послуг, законодавчо-правовій і нормативній базі, приведе до виокремлення відособлених господарюючих суб'єктів у виробничому процесі і відповідно змінить структуру і розмір витрат, а наявність конкуренції вимагатиме зменшення тарифного навантаження шляхом точнішого нарахування плати за перевезення і більш детальних розрахунків собівартості.

Найбільш повні і точні розрахунки собівартості перевезень у конкретних умовах можна одержати при використанні методу розрахунку витрат за окремими статтями номенклатури і одиничних витратних ставок. Перший метод є більш точним, але потребує