

Ключевые слова: прогнозирование, объем грузовых перевозок, объем пассажирских перевозок, прогноз, модели прогнозирования.

Summary. In this article the factors that influence the main indicators of railways, proposed a comprehensive approach to determine their predictive value, which enables totake into account the influence of the main factors and their level of dependence on parameters that are investigated and will make better management decisionsconcerning the directions of railway.

Keywords: forecasting the volume of freight traffic, the volume of passenger traffic, weather, forecast model.

*Рецензент д.т.н., професор УкрДАЗТ Калабухін Ю.Є.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 336.145

О РОЛИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

Ковальчук В.Г., менеджер (Комунальное предприятие «КВБО»)

Стаття присвячена проблемам транспортної системи України. Визначена роль міжнародних транспортних коридорів, як основної інвестиційної складової державної програми, налаштованої на розвиток транспорту. Запропоновані заходи державного стимулювання, які сприяють розвитку транспортної інфраструктури регіонів.

Ключові слова: державне стимулювання, транспортні коридори, інфраструктура, повторно-кільцева схема, товаробіг, транспортні витрати.

Постановка проблеми. Уникальное географическое расположение Украины, ее высокий транзитный потенциал, создают благоприятные условия для европейской интеграции. Исторически обусловленная функция транспортных коридоров должна находить важное место в перечне инвестиционных проектов антикризисной программы государства, направленных на развитие транспорта. Проблемы привлечения внешних инвестиций для реализации транспортных проектов, которые требуют значительных капиталовложений, создания благоприятного инвестиционного климата необходимо рассматривать как наиболее актуальными на сегодняшний день.

Анализ последних исследований и публикаций Вопросы геоэкономики, государственного регулирования развития инфраструктуры регионов отражены в научных трудах отечественных и зарубежных экономистов: Ю. Лабезника [1], Д. Прейгера [2], В. Дергачева [4], И. Луниной [7]. и др. Вопросы развития транспортной инфраструктуры, на наш взгляд требуют более глубокого анализа.

Нерешенные части общей проблемы и цель статьи Цель статьи – исследование и разработка основных методов и направлений

государственной инвестиционной политики в области развития транспортной системы Украины и экономики в целом.

Раскрытие основного материала Транспортная составляющая имеет весомое влияние на объемы налоговых поступлений через внешнеэкономическую деятельность, входя в состав показателей объема экспорта и импорта [1]. На сегодняшний день наиболее используемым является автомобильный транспорт. В Украине отмечено увеличение протяженности автомобильных дорог и доли дорог с твердым покрытием (с 93% в 1990г. до 97% в 2009 г.). Однако протяженность дорог – автобанов растет довольно медленно [2]. Строительство сети скоростных магистралей позволило бы получать значительные поступления в бюджет от международных транзитных автоперевозок. Д. Прейтер подчеркивает, что низкий инвестиционный потенциал транспортно-дорожного комплекса Украины отражается на снижении качества обслуживания отечественных предприятий и населения, приводит к вытеснению перевозчиков с международного рынка транспортных услуг [2]. Так после расширения на восток ЕС в транспортной политике особое внимание начал уделять формированию новой

восточной оси европейской треугольника вместо международного транспортного коридора (далее МТК) № 9, проходящего по территории России, Белоруссии и Украины. Это связано с вступлением Румынии в ЕС и созданием в рамках единых таможенных границ транспортного коридора между Балтикой и Черноморьем. Речь идет о новом пути «из варягов в греки» через страны новых членов ЕС [3]. В создавшихся условиях, для успешной интергации в европейскую транспортную сеть, на наш взгляд, целесообразно создание автобана на базе частей существующих МТК «Европа Азия» (Е40) и МТК № 9 (Е40) [4], который проходил бы через территорию Украины, Белоруссии и России с выходом в Северную Европу (Изварено – Дебальцево – Харьков – Полтава – Киев – Витебск – Санкт-Петербург – Хельсинки). Данный транспортный коридор, рассматривается, как вариант восстановления «великого шелкового пути», проходящего через Беларусь и Ленинградскую область, которая исторически играла роль важной транспортной артерии, соединяющей Россию с Европой. Через нее проходил торговый путь, который начинался в Китае и Индии, следовал через Багдад, Киев, Великий Новгород, Любек и отправлялся в Западную Европу [5].

Для улучшения пропускной способности МТК необходима реконструкция и строительство объездных дорог вокруг крупных городов [5]. Так наряду с проведенной реконструкцией городскими властями северной части кольцевой дороги г. Харькова, предлагается строительство южной части (соединение кольца со стороны поселка Жихарь), что существенно сократит время объезда города с востока на запад через южную сторону кольцевой дороги, а не через северную, а также предотвратит появление заторов в результате одновременного объезда города с севера на запад и юг. Значение Харьковской области для транспортного коридора, определяется исторически выгодным географическим расположением на пересечении торговых путей из Москвы и Санкт-Петербурга в Крым, Киев и на Кавказ. Издавна, торговые связи со странами Ближнего востока, Западной Европы содействовали преобразованию города в большой промышленно-торговый центр с высокими показателями товарооборота [6].

Государственные инвестиции в инфраструктуру создают условия для развития и роста частных инвестиций. Вложения в транспортную инфраструктуру и усиление, в свою очередь, конкуренции активизируют экономическую деятельность в регионах, способствуют увеличению на рынке субъектов хозяйственной деятельности со значительно

меньшими издержками [7]. Ранее в своих статьях автором были предложены пути роста товарооборота, путем государственного инвестирования создания в регионах Украины объединений средних предприятий легкой промышленности под управлением оптово-розничных фирм [8]. Преимуществом предлагаемой структуры управления производством и торговлей является равномерное распределение товаров по районам области, расширение емкости рынка и наиболее полное удовлетворение потребностей населения. Процесс распределения товаров начинается из центральной оптово-розничной базы, куда поставляются изделия всех фабрик объединения, товаров других предприятий Украины и импорта. Все изделия предприятий объединения, других областей Украины и зарубежных государств поступившие на склады оптово-розничной фирмы перераспределяются и реализуются через розничную сеть собственных магазинов объединения, а также через торговые точки других малых предприятий города, где расположена оптово-розничная фирма. Промежуточным звеном для распространения товаров в розничных сетях районов области служат районные оптовые базы, число и место расположения, которых должно быть оптимальным и экономически обоснованным (рисунок 1). Часть изделий изготовленных на предприятиях объединения поставляются на другие торговые предприятия Украины и как экспорт в зарубежные страны.

Для реализации товародвижения данной хозяйственной структуры в районах области и за ее пределами предлагается комбинированная повторно-кольцевая схема завоза товаров. В данной схеме товародвижения используются повторные автомобильные перевозки, например: 1) перевозка товаров со станции на склады оптово-розничной фирмы, затем со складов в магазины, 2) перевозка изделий из фабрик области на склады оптово-розничной фирмы, а затем в районные оптовые базы (рисунок 1). Число повторных перевозок должно быть оптимальным.

В дальнейшем на этапе распространения товаров через розничную сеть областного центра и районов области пути товародвижения дополняются схемой «кольцевого завоза» товаров. Автомобильный транспорт осуществляет поставку товаров централизованно из базы во все торговые предприятия города (района) поочередно, замыкая кольцо возвращением на исходную базу. При этом исключается холостой пробег транспорта, уменьшается количество транспортных единиц, маршрутов, затрат времени в пути, труда и материальных ресурсов.

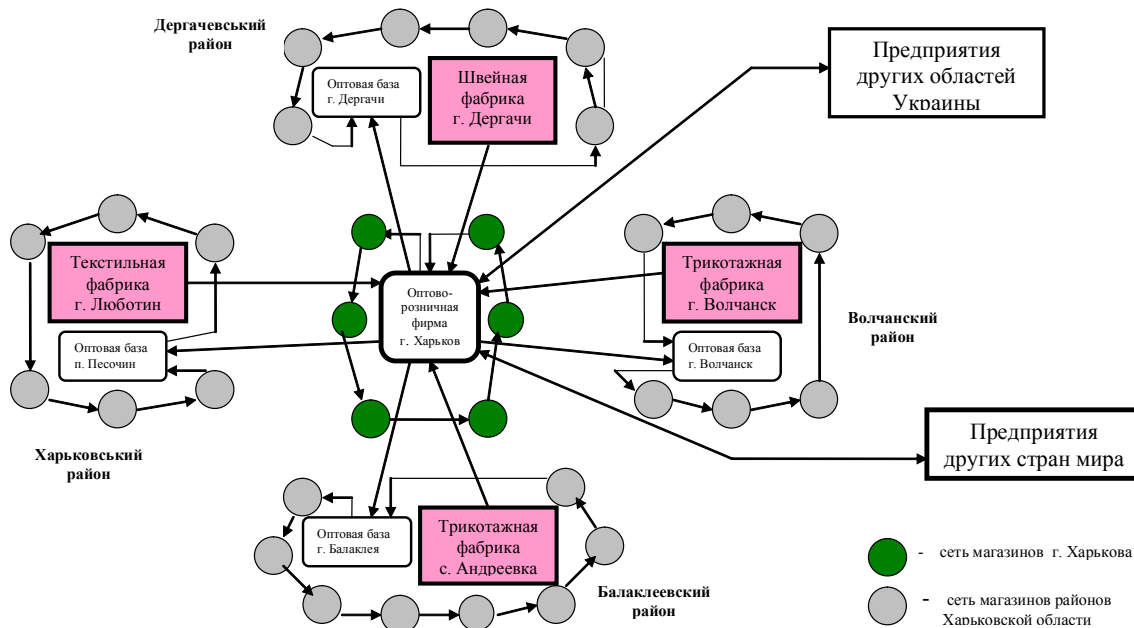


Рисунок 1 «Повторно-кольцевая» схема поставки товаров в зоне расположения оптово-розничной фирмы и в районах области

Использование транзитной системы поставок из фабрик в розничную сеть нецелесообразно. Всем розничным предприятиям из-за небольшого размера товарооборота невозможно производить закупку товаров в значительных количествах в порядке прямых связей с производственными предприятиями. Кроме того, торговая сеть нуждается в ассортименте, комплектуемом из продукции различных предприятий. Эту задачу выполняет оптово-розничная фирма, которая ведет закупки товаров крупными партиями, оформляет их посредством договоров и снабжает розничную сеть. Поставки при посредничестве самостоятельных независимых оптовых предприятий требуют использование транспортных услуг сторонних предприятий. Это ведет к увеличению транспортных издержек.

В предлагаемой схеме перевозок сырья, изделий и товаров по области используется собственный автомобильный транспорт и труд рабочих (грузчиков, водителей) состоящих в штате оптово-розничной фирмы. Поэтому на стоимость перевозок влияют только уровень тарифов на топливо и зарплаты рабочих.

Услуги сторонних транспортных организаций используются только при товародвижении на дальних расстояниях перевозок, используя железнодорожный, водный транспорт. Применение предложенной транспортной структуры и системы управления перевозками обеспечивает эффективное

использование труда, транспортных средств, сокращение холостых пробегов, ритмичную перевозку грузов и как следствие снижение транспортных расходов.

Таким образом, представленные мероприятия ведут к увеличению товарооборота, прибыли предприятий объединения, более активному товародвижению и обороту между регионами страны.

Выводы и перспективы последующих исследований. Предложенные методы будут способствовать привлечению иностранных инвестиций для транспортных проектов, развитию смежных отраслей экономики, способных вызвать активизацию экономической деятельности в разных регионах страны, увеличению занятости в строительстве и других смежных отраслях и как следствие дополнительному поступлению денежных средств в государственный и местные бюджеты через налоги и обязательные отчисления.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Лабезник Ю. О. Транспортна складова у формуванні податкових надходжень в Україні [текст] // Вісник економіки транспорту і промисловості. / [Лабезник Ю. О.]; - 2009. № 28. – с.33.
2. Прайгер Д. Транспортная инфраструктура Украины: состояние и проблемы посткризисного развития [текст] / Прайгер Д. // Экономика Украины – 2011. - № 5. – с. 23-26.

3. Транспортные коридоры Украины [Электронный ресурс] - Режим доступа: http://dergachev.ru/geop_events/260909.html

4. Дергачев В.А. [текст] / Геоэкономика – К.: ВИРА-Р, 2002.

5. Региональная экономика [текст]: [учебник] / [Градов А.П., Кузин Б.И., Медников М.Д.] – СПб.: Питер, 2003. – 222с.

6. От козачего поселения – до большого промышленного, культурного и научного центра [Электронный ресурс] - Режим доступа: www.city.kharkov.ua/ru/article/view/id/46/

7. Лунина И. Государственные финансы и инфраструктурные проблемы развития экономики [текст] / Лунина И. // Экономика Украины. – 2011. - № 8. – с. 48.

8. Ковальчук В.Г. Проблеми державного стимулювання економічного розвитку регіонів [текст] // Теорія та практика державного управління / [Ковальчук В.Г.]; відп. за вип. Кузнецов А.О.; ХарPI НАДУ «Магістр» –Х., 2011. – с. 249-250.

Аннотация. Статья посвящена проблемам транспортной системы Украины. Определена роль международных транспортных коридоров, как основной инвестиционной составляющей государственной программы, направленной на развитие транспорта. Предложены меры государственного стимулирования, способствующие развитию транспортной инфраструктуры регионов.

Ключевые слова: государственное стимулирование, транспортные коридоры, инфраструктура, повторно-кольцевая схема, товароборот, транспортные издержки.

Summary. Article is devoted problems of transport system of Ukraine. The role of the international transport corridors, as the basic investment making government program directed on development of transport is defined. The measures of the state stimulation promoting development of a transport infrastructure of regions are offered.

Keywords: the state stimulation, transport corridors, an infrastructure, the repeatedly-ring scheme, goods turnover, transport costs.

*Рецензент д.т.н., професор УкрГАЗТ Калабухин Ю.Е.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрГАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 658.23:656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЙОГО АКЦІОНУВАННЯ

Кондратюк М.В., к.е.н., ст. викладач (Укр ДАЗТ)

В статті досліджуються проблеми розробки системи управління публічним акціонерним товариством на залізничному транспорті України.

Ключові слова: акціонування, публічне акціонерне товариство, органи управління.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. У 2011 році українські залізниці показали позитивний фінансовий результат - 6,28 млрд. грн. що, разом з ухваленням законів про перетворення державної адміністрації в прозору і зрозумілу для інвесторів структуру у вигляді Публічного акціонерного товариства (далі ПАТ), сприятиме подальшому ефективному розвитку залізничного транспорту [2].

Автор вважає, що розділення функцій державного управління і господарської діяльності, корпоратизація Укрзалізниці, створення

вертикальних систем управління по видах діяльності і фінансова прозорість дозволять українським залізницям вийти на новий рівень розвитку та здійснює необхідні умови для залучення приватних інвестицій в залізничний транспорт, які дуже потрібні для модернізації залізничного сектора України і підвищення конкурентоспроможності української економіки.

Створюючи систему управління ПАТ необхідно зазначити, що головною проблемою в цьому процесі є необхідність в чіткому визначенні