

державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця»).

Згідно ЗУ «Про особливості створення Публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», реформування залізничного транспорту України відбуватиметься в три етапи. На першому етапі (2012-2013 роки), створюється єдина державна акціонерна компанія та проводиться розподілення функцій між нею та державою. На другому етапі (2013-2015 роки), буде утворено вертикально інтегровані виробничо-технологічні системи залізничного транспорту, структуровані за видами діяльності. На третьому етапі (2016-2019 роки), буде ліквідовано перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і утворено господарське товариство у сфері пасажирських перевезень.

Практика створення компанії на базі державного акціонерного товариства відповідає міжнародній практиці, а також – вимогам міжнародних організацій та Європейського Союзу. Зокрема, аналогічна реформа залізничного сектора, проводилася у Великій Британії та Німеччині. Створено всі передумови для того, щоб і залізничні перевезення могли стати повноцінним бізнесом, що приносить прибуток, зробити структуру "Укрзалізниця" більш прозорою, підвищити якість корпоративного управління та ефективність прийняття рішень.

УДК 339.56:338.47 (447)

РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН УКРАЇНИ

Лоза С.П., к.е.н., доцент(ДонІЗТ)

Впродовж останніх років концептуально визрів грандіозний проект створення єдиної планетарної транспортної системи на основі інтеграції континентальних транспортних комунікацій, які мають стратегічне значення у забезпеченні перевезень між Європою й Азією, Азією й Америкою, Азією й Африкою.

За даними засобів інформації британський інститут «Рендел» на початку ХХІ століття присвоїв Україні найвищий коефіцієнт транзитності у Європі. До основних чинників, що призводить до посилення ролі міжнародних транспортних коридорів (МТК) у зовнішньоекономічній діяльності України, також належить її так звана «транскордонність».

Пожвавлення економіки України у 2006-2007 рр. призвело до зростання

зовнішньоекономічних вантажопотоків, однак під впливом фінансової кризи впродовж 2008-2009 рр. відбулося стрімке зниження загального вантажопотоку, головним чином, за рахунок зменшення обсягів транзиту. Незначне зростання вантажопотоку у 2010-2011 рр. пояснюється збільшенням експорту та імпорту, при зниженні обсягів транзиту.

В структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України у 2011 р. найбільша частка припадає на транзитні перевезення – 37,8%, експорт – 38,7%, імпорт – 23,8%. Майже половина загального вантажопотоку (40,6%) транспортується залізницею, трубопроводами – 33,7%, автомобільним транспортом – 5,4%, морським – 1,4%.

Обсяги перевезень різними видами транспорту в загальній структурі вантажопотоків у 2011 році мають істотні коливання.

Найбільша частка у експортному вантажопотоці припадає на залізничний транспорт – 54,8%. В імпортному і транзитному левова частка транспортується трубопроводами – 44,3% і 61,6% відповідно. Залізницями перевозиться 31% імпорту і 32,2% транзиту.

Не менш важливою складовою ВВП України, крім експорту товарів, є також розвиток експорту транспортних послуг. У загальному обсязі експорту транспортних послуг за 2011 рік 19,6% надано залізничним транспортом, що у вартісному виразі становить 1770,8 млн. дол. США.

Обсяги надання експортних послуг залежать від рівня розвитку і ефективності функціонування транспортної системи, а також значною мірою сприяють більш повному використанню її провізної та пропускнуої спроможності. Розвиток експорту транспортних послуг є найважливішою економічною і політичною задачею, тому що транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності – є одним із основних джерел валютних надходжень до державного бюджету.

Однак перспективи інтеграції України у світове господарство і посилення транзитних функцій держави вимагає високої якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, росту швидкості і зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування транспортного комплексу.

Розвиток МТК, що проходять територією України є головним напрямком інтеграції українських залізниць у світову транспортну систему. Винятково сприятливе геополітичне положення України у центрі Європи на перетині основних напрямків зовнішньоекономічних потоків та наявність потужного транспортно-дорожнього комплексу значною мірою сприяють

підвищенню її транзитного потенціалу.

УДК 656.224.027

ДОЦІЛЬНІСТЬ ШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА РІШЕННЯ ПРОБЛЕМ ПРИСКОРЕННЯ

Матусевич О.О., ст. викладач (ДНУЗТ)

У всіх розвинених країнах залізничний пасажирський транспорт відіграє важливу роль у житті суспільства. Його значення та переваги визначаються такими факторами як: безпека та надійність руху, найбільша провізна здатність, низька собівартість залізничних перевезень, швидка доставка пасажирів на відстань до 700 – 1200 км за середньої швидкості руху потягів 120 – 160 км/год та більше, широкий діапазон комфорту й сервісу.

Основними конкурентами міжміських залізничних пасажирських перевезень є автомобільний та авіаційний транспорт. Встановлено, що авіаційний транспорт є вагомим конкурентом, що скоріше зумовлюється економією часу, ніж вартістю. Сила конкуренції приватних автомобілів залежить не тільки від частки населення, яка має автомобілі, але і від наявності високошвидкісних автомагістралей, або якості мережі доріг.

Головна причина необхідності впровадження швидкісного руху поїздів – це забезпечення європейського рівня пасажирського сервісу й конкурентоспроможності залізничного транспорту з автомобільним та авіаційним.

Для України денне прискорене пасажирське сполучення дозволяє, по-перше, покрити своєю мережею майже всю територію держави. Відстань між обласними та промисловими центрами складає в середньому трохи більше 200 км, а сполученням радіусом у 400 – 650 км можна зв'язати з Києвом та більшістю головних міст країни. По-друге, воно дає можливість дістатися з одного пункту у другий за 4 – 5 годин.

Спираючись на світову практику, можна виділити два способи рішення проблеми підвищення швидкості: організація швидкісного руху на існуючих лініях і будівництво, та введення в експлуатацію спеціалізованих високошвидкісних магістралей.

З метою вирішення проблеми підвищення швидкості руху на залізницях України проведено роботу щодо визначення потенційно придатних напрямків впровадження швидкісного руху, а саме: проаналізовано обсяги відправлення пасажирів, проаналізовано їх кореспонденції між обласними центрами, визначено основні пасажироутворюючі

пункти, між якими передбачається організувати швидкісний рух пасажирських поїздів.

Провідний критерій реалізації проектів – це їхня фінансова окупність.

Одним з найважливіших техніко-економічних показників діяльності пасажирського комплексу є собівартість пасажирських перевезень. На фінансові показники роботи пасажирського комплексу, окрім собівартості перевезень, також впливають прибутки від перевезень, розміри пасажирообігу, тарифи на перевезення. Значного поліпшення фінансових результатів можна досягти за рахунок покращення продуктивності праці та зменшення собівартості перевезень.

У напрямку дослідження питання відносно впровадження швидкісного пасажирського руху в Україні, можна узагальнити та систематизувати основні проблеми та питання: аналіз розвитку швидкісного руху, перспективи розвитку вітчизняної галузі пасажирського вагонобудування відносно розвитку швидкісного руху, аналіз залучення швидкісного руху на базі змін пасажирського рухомого складу та розмежування вантажного та пасажирського потоків, проблеми пошуку джерел фінансування, обґрунтування методики оцінки потенційної ефективності впровадження швидкісного руху, прогнозування пасажиропотоків в умовах впровадження денних швидкісних поїздів.

Звідси прямує необхідність в наступних дослідженнях:

- формування собівартості пасажирських перевезень у швидкісних поїздах;
- формування тарифів на перевезення;
- визначення доходів від перевезень пасажирів у швидкісних потягах.

У даному напрямку однією з першочергових задач є побудова науково-методичних підходів з формування собівартості пасажирських перевезень у швидкісних поїздах.

УДК 656.2.078 (100) : 332.025.28

ЕКОНОМІЧНІ ТА СОЦІАЛЬНІ НАСЛІДКИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЄС-27 В НОВИХ УМОВАХ

Мищенко М.І., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)

Стратегічними елементами системи економіки й безпеки кожної держави є транспортні послуги. Якість і належний стан об'єктів інфраструктури прямо впливає на діяльність залізничного транспорту, покращуючи ринково-господарські зв'язки та конкурентоспроможність