

Тези доповідей

за матеріалами дев'ятої науково-практичної

міжнародної конференції

**«ПРОБЛЕМИ
МІЖНАРОДНИХ
ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ
ТА ЄДИНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ
СИСТЕМИ УКРАЇНИ»**

(5 - 7 червня 2013 р. м. Харків)

Секція

«МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ ТА ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 338.47:656.025.4

ТРАНЗИТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК КЛЮЧОВЕ ПІДГРУНТЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДИНАМІКИ В КРАЇНІ

Данько М.І., д.т.н., професор, ректор (УкрДАЗТ)

Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення.

Вигідне географічне розташування України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розгалуженої мережі залізниць, автомобільних доріг створюють усі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів у напрямках «Північ-Південь» та «Захід-Схід», а також подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія».

Проте сучасна транспортна галузь досі не одержала комплексного розвитку. Існуюча структура управління транспортно-дорожнім комплексом, стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності її функціонування та потребують реформування та модернізації.

Транзит становить суттєву частку (до 40 %) у структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, що прямують через кордони України. Це обумовлено вигідним геополітичним розташуванням України, активним розвитком на її території міжнародних транспортних коридорів.

Реалізація Комплексної програми утвердження України як транзитної держави на 2002-2010 рр. забезпечила зміцнення транзитного потенціалу України. У докризовий період (у 2007 р.) фактичні обсяги транзитних перевезень склали 386,9 млн т, що більше ніж вдвічі перевищило рівень 2000 р. Проте внаслідок впливу світової фінансово-економічної кризи транзитний вантажопотік у період з 2007 по 2012 роки скоротився більш ніж утричі.

Обсяги транзитних перевезень залежать від геополітичної ситуації та зовнішньоекономічних контрактів, що були укладені вітчизняними підприємствами. Загалом залізниця України здатні

пропустити до 100 млн тонн транзитних вантажів, проте у 2011 році обсяг транзиту склав 51 млн тонн, а в 2012 скоротився до 41,9 млн тонн. У 2013 році скорочення транзиту зафіксовано за всією номенклатурою вантажів. Найбільше скорочення спостерігалось у обсягах перевезень нафти та нафтопродуктів (-1,18 млн т або – 28,6 %), кам'яного вугілля (-0,74 млн т або – 33,6 %), чорних металів (-0,23 млн т або – 23,1 %), хімічних та мінеральних добрив (-0,18 млн т або – 18,9 %). Серед причин такої негативної картини – стагнація світової економіки, переорієнтація вантажовласників на російські транспортні потужності, діяльність Митного Союзу.

Залізничники, разом з іншими учасниками перевізного процесу, працюють над залученням додаткових обсягів транзитних вантажів. Укрзалізниця підвищує пропускну здатність окремих дільниць та швидкість транспортування; вводить автоматизовані системи, спрямовані на скорочення і полегшення перевізного процесу; переходить на електронний обмін документами з вантажовласниками; гнучко реагує на зміни у зовнішній кон'юктурі та вносить корективи у тарифне керівництво тощо.

З метою залучення транзиту Укрзалізниця ввела прийнятні тарифні умови на перевезення транзитних вантажів залізничним транспортом України на 2013 фрахтовий рік. Зокрема, з метою залучення додаткових обсягів перевезень кам'яного та бурого вугілля в напрямку українських портів встановлюються диференційовані тарифні ставки, залежно від консолідації вантажопотоків, за маршрутами на адресу морських портів «Південний», Іллічівський, Маріупольський. Так само знижки надаються на перевезення нафтопродуктів – тариф на перевезення нафти сирової, що відправляється з Казахстану шляхом розширення географії казахських відправників (невеликі нафтовидобувні компанії, нове велике родовище Казахстану – Кашаган), в тарифних умовах на 2013 рік відсутня прив'язка до станцій відвантаження. Також, з метою підтримки конкурентоспроможності українського напрямку на транзитні перевезення чорних металів, у порівнянні з російськими портами в тарифних умовах на 2013 рік в напрямку портів Великої Одеси встановлена тарифна ставка без умови виконання гарантованих обсягів перевезень.

Важливим фактором збільшення обсягів транзиту є введення наскрізних тарифів на перевезення вантажів з іншими залізничними адміністраціями на всьому шляху проходження транзиту, в тому числі на перевезення транзитних вантажів через морські торгові порти України. Проте

в існуючій ситуації тарифна гнучкість не має вирішального значення для вантажовласників. Створення сприятливого комфортного середовища на усьому шляху прямування вантажів – ключове питання для вантажовідправників. Тому необхідно створення сприятливого транспортного середовища, зокрема спрощення митного та інших видів контролю при перетині кордонів, зменшення кількості документів дозвільного характеру. Є необхідність обов'язкового надання митним органам фінансових гарантій при перевезенні вантажів транзитом та вирішення питань щодо затримки товарів, які не є підакцизними, на кордоні для оформлення митної декларації. Законодавством України встановлено, що для перевезення окремих вантажів (радіоактивних, отруйних, небезпечних відходів, вантажів тваринного походження, харчових та ін), відправник повинен мати дозвіл (ліцензію) компетентного органу. Для спрощення дозвільної системи при транзитному перевезенні вантажів необхідно скоротити терміни видачі окремих дозвільних документів і продовжити терміни їх дії.

При падінні ринку та постійному зростанні конкуренції транспортникам потрібно створювати комфортний та гнучкий сервіс для вантажовласників. Адже ключовий суб'єкт перевізного процесу – це вантажовласник від нього залежить добробут власника інфраструктури, експедиторів, портовиків та залізниць. І вирішальним є комфортне транспортне середовище, що створюється не просто тарифами, а й митними службами та загалом сервісом для вантажовласника. На сьогодні одним з основних напрямків роботи щодо залучення транзитних вантажопотоків в Україну є забезпечення максимально якісного та комфортного процесу їх обслуговування на території нашої держави.

Україні необхідно зробити усе можливе для того, щоб стимулювати вантажовласників працювати саме з використанням українських транспортних потужностей.

Нині на заваді ефективному розвитку транспортної інфраструктури та транзитних можливостей України постає низка системних проблем, які потребують комплексного вирішення на державному рівні. Серед них:

1) невідповідність якості послуг транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам (не завершено формування мережі доріг, колій та логістичної інфраструктури європейського рівня);

2) низька частка інвестицій в модернізацію транспортної інфраструктури. Потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольнялись лише на 25 – 30 %, в результаті чого рівень зношення основних виробничих засобів зріс до 79,9 % (активної їх частини – рухомого складу – до 85,4%). Одним із лідерів інвестування у розвиток транспортної системи є міжнародні фінансові інститути, насамперед, Європейській банк реконструкції та

розвитку (на оновлення вантажного рухомого складу Укрзалізниці перераховано інвестицій у сумі 62,5 млн дол. США). Проте такі інвестиції мають і негативний аспект – зростання зовнішнього боргу України;

3) низька ефективність системи державного регулювання діяльності галузі, домінування галузевого, а не комплексного (секторального) підходу. Зокрема, питання розвитку інтермодальних перевезень недостатньо представлене у Транспортній стратегії України до 2020 р.;

4) високий рівень конкуренції щодо використання транспортно-транзитного потенціалу з боку іноземних конкурентів. Зокрема, у результаті підвищення транзитних ставок з 2008 по 2011 рр. Укрзалізницею, транзит через Україну російських вантажів став скорочуватися і відходити на транзитні потоки через країни Балтії (частка транзиту російських вантажів у 2011 році через українські порти становила 29 %, а через Прибалтійські порти – 71 %).

Останнім часом Уряд України приділяє значну увагу питанням реалізації та розвитку транзитного потенціалу країни, і уже сьогодні можна стверджувати про реалізацію конкретних практичних заходів у цьому напрямі. До найважливіших на залізничному транспорті слід віднести наступні:

- забезпечується розбудова сучасної системи транспортно-логістичних центрів;

- прийнято та реалізується програму електрифікації залізниць на 2011-2016 рр., реалізація якої дозволить зменшити собівартість перевезень на 55 %;

- впроваджено електронний документообіг при транзитних перевезеннях з країнами ЄС, зокрема робота у цьому напрямі здійснювалася з Росією, Польщею, Словаччиною, Угорщиною;

- реалізуються заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС на засадах активної співпраці у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізації існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля;

- активізується розвиток мультимодальних перевезень. Поїзд комбінованого транспорту «Вікінг» з січня 2012 р. розпочав регулярне (двічі на тиждень) курсування територією України.

Проте незважаючи на комплекс заходів, що реалізуються Урядом України щодо нормативно-правового, організаційно-технічного, технологічного та інших напрямів удосконалення системи управління транзитними перевезеннями в Україні, існують проблеми, які гальмують розвиток транзитного потенціалу України, а саме:

- недосконала транспортна інфраструктура перевезень, що призводить до зростання конкуренції з боку РФ, Румунії, Молдови, Білорусі щодо залучення на свою територію традиційних для

України і нових транзитних потоків. Наприклад, Стратегією розвитку транзитного потенціалу Білорусі на 2011-2015 рр. передбачено проведення реконструкції і модернізації транзитної інфраструктури і доріг, розширення транспортних, комунікаційних і фінансових коридорів. Планується будівництво 18 транспортно-логістичних і 10 логістичних центрів Республіканським унітарним підприємством «Белтаможсервіс», з них 22 - на II і IX Пан'європейських транспортних коридорах. За прогнозами, реалізація цих планів дозволить збільшити надходження від транзиту у 5 і більше разів. У порту Джурджулешти (Молдова) відкрито термінал для контейнерних та генеральних вантажів, обладнаний 70-тонним мобільним портовим краном, з рампою Ро-Ро, що дозволить вантажним автомобілям та іншим автотранспортним засобам заїздити на судно з нового терміналу. Термінал дозволяє обробляти усі типи вантажів;

- неефективна тарифна політика на транспорті, про що свідчить факт скасування знижок на переробку транзитних вантажів у портах України у період кризи – на початку 2008 р. З другого півріччя цього ж року знижки було відновлено, проте транзитні вантажопотоки вже були спрямовані в обхід України і так і не відновилися. Надмірні ставки портових зборів у порівнянні з іншими чорноморськими портами стримують нарощування обсягів обробки транзитного вантажу у вітчизняних МТП на користь морських портів Румунії, Молдови та інших країн чорноморського басейну;

- тривала лібералізація митних процедур на прикордонних станціях при перевезенні транзитних вантажів. Протягом 2010-2012 рр. відбулися певні зрушення у напрямку спрощення і модернізації процедур у пунктах пропуску на митному кордоні України, проте на даний час рівень фізичного догляду вантажів складає 6 %, що вдвічі перевищує відповідні умови митного кодексу країн ЄС, де вказаний показник становить до 3 %;

- відсутність гарантій захисту прав інвесторів при вкладенні коштів у розвиток транспортної інфраструктури та її модернізацію.

УДК 338.47:656.2(477)

АНАЛІЗ ПЕРСПЕКТИВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ),
Панкратов В.І., к.т.н. (Укрзалізниця)*

Складна ситуація в українській економіці в умовах глобальної фінансової кризи, що відбувалась у 2008 році, суттєво торкнулася найважливіших видів діяльності країни. Не стала винятком і

транспортна галузь України, оскільки транспорт належить до базових видів діяльності економіки і значною мірою залежить від динаміки економічних процесів. Внаслідок світової фінансової кризи та скорочення попиту на основні експортні товари відбулося падіння обсягів вантажних перевезень, яке відчувається до теперішнього часу.

В цій ситуації одним з необхідних напрямків подолання наслідків, є перегляд та формування ефективних стратегічних програм та напрямків розвитку основних сфер діяльності країни. Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів за деякими показниками не відповідають сучасним вимогам. Однак, відповідно до «Транспортної стратегії України на період до 2020 року», розвиток транспортної системи повинен бути спрямований на створення умов для соціально-економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і життєвого рівня населення завдяки забезпеченню якості транспортних послуг та задоволенню соціальних, зовнішньоторговельних, оборонних та природоохоронних потреб суспільства. Передбачається, що в період наступних двох років середньорічні темпи збільшення обсягів вантажних перевезень становитимуть близько 4 %, пасажирських – до 2,5 %, а у подальші періоди (2014 - 2020 роки) очікувані середньорічні темпи приросту вантажних перевезень досягнуть 6,3 %, пасажирських – 2,8 %. Крім того, враховуючи значний транзитний потенціал, Україна має можливість розвивати експорт транспортно-логістичних послуг.

Наявність існуючих інформаційних та інтелектуальних технологій, можливість використання сучасного програмного забезпечення та доступність розвинутої транспортної інфраструктури дозволяють створювати різноманітні інформаційні системи планування та контролю перевезення, в тому числі – у міжнародних транспортних коридорах. При цьому будуть враховані специфіка діяльності підприємств, що приймають участь в процесі транспортування вантажів та умови функціонування транспортно-логістичної системи країни. Основним інструментом реалізації транспортної логістики в умовах внутрішньодержавного та міжнародного сполучення є мережа транспортно-логістичних центрів, що повинні застосовувати інтелектуальні керуючі системи. Крім того, підвищенню конкурентоспроможності залізниць та якості послуг, що надає транспортний комплекс України, сприятиме широке використання комбінованих та інтермодальних перевезень. Однак, на думку аналітиків ринку транспортних послуг, причиною неспроможності транзитних контейнерних

перевезень, незважаючи на обґрунтованість та ефективність їх організації, саме в Україні, є відсутність необхідної інфраструктури – логістичних центрів для обслуговування потоку імпорту на українській території.

Отже основні напрямки розвитку залізничної галузі повинні враховувати географічне та вигідне політичне розташування країни, яка має розвинуту транспорту мережу та велику кількість міжнародних транспортних коридорів.

УДК 338.47:656,025,4(4+5)

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ КОММУНИКАЦИОННОГО МОСТА ЕВРОПА-АЗИЯ

Дикань В.Л., д.э.н., профессор (УкрГАЗТ)

Фундаментальные изменения мировой экономики, возникшие в результате активного развития глобализационных процессов, в частности снятие существующих барьеров для вхождения на национальные рынки, привели к формированию межгосударственных и транснациональных производственных объединений, обеспечили повышение уровня мобильности капитала на фоне либерализации международной торговли, что в свою очередь способствовало расширению рынков сбыта и углублению международного разделения труда, трансформации мировой системы транспортного обслуживания, обусловив необходимость поиска новых подходов к формированию и развитию глобальной транспортной системы, новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов.

В результате таких изменений основные мировые рынки располагаются в Юго-Восточной Азии и Европе, а их лидеры (Китай и ЕС) проводят активную работу в создании, так называемого, коммуникационного треугольника (моста) евразийского континента, образуемого Великим шелковым путем, Азиатско-Североамериканской и Арктической магистральями, который позволит обеспечить нарастающие товародвижение между Европой и Азией. Подобная сеть, основу которой составляют высокоскоростные международные транспортные коридоры, позволит замкнуть транспортную систему евразийского континента, а странам-участникам – увеличить объемы товаро- и пассажирооборота через страну, экспортных потоков в направлении мировых рынков, повысить покупательную способность на внутреннем рынке, открыть государству доступ получения дополнительных средств за использование, по сути, практически неисчерпаемого ресурса - своего

географического положения, что позволит повысить эффективность функционирования всей национальной экономики. Подтверждением этого является транспортная политика Китая, которая направлена на создание современной транспортной инфраструктуры, включая строительство аэропортов и скоростных железных дорог, трансконтинентальных коммуникаций в Евразии, наращивание мощности морских портов и контейнерных терминалов, обеспечивающих океанские коммуникации в направлении Западной Европы, США и Юго-Восточной Азии. Ярким примером чего является обеспечение скоростного режима работы железнодорожных магистралей Китая, который составляет 160- 350 км/ч.

В настоящее время Евросоюзом и Китаем активно проводятся работы по созданию новой трансконтинентальной магистрали «Лиссабон-Шанхай», на которую планируется перевести основной объем грузопотоков направления Европа-Азия.

Следует отметить, что проект тройного коммуникационного моста между Западом и Востоком, включая возрождение Великого Шелкового Пути, магистраль «Лиссабон-Шанхай», остается открытым в аспекте набора стран-участниц, через территорию которых будут проходить высокоскоростные международные транспортные коридоры данного моста.

Выгодное геоэкономическое положение Украины, наличие шести транзитных направлений, возможность сокращения пути следования, наличие конкурентоспособных тарифов позволяют заявить Украину полноценной участницей в формировании коммуникационного моста между Западом и Востоком, возрождения Великого Шелкового Пути, строительства высокоскоростной магистрали «Лиссабон-Шанхай». Участие Украины в данных проектах позволит предоставить самый короткий выход стран Восточной Азии на Европу, значительно сократить сроки доставки грузов, его сохранность за счет передачи 70% морских грузопотоков на сухопутные, открытию международных контейнерных маршрутов, усовершенствования процесса документооборота. Так, если срок доставки груза по морю на расстояние 10,7 тыс.км составляет 35-45 суток, то через Украину сухопутным маршрутом – около 16 суток.

Участие Украины в формировании коммуникационного моста между Европой и Азией, в том числе, строительстве трансконтинентальной магистрали «Лиссабон-Шанхай» имеет стратегическое значение для развития транспортной отрасли страны и экономики в целом. На Украину приходится самый важный участок этой магистрали, который является коммутирующей транспортной сетью, позволяющей разводить грузопотоки по многим странам Евросоюза и собирать их в обратном направлении на центральную магистраль, а

переориентирование юго-восточных грузопотоков с морского транспорта на сухопутный позволит получить дополнительный доход от транзита в размере 200 мил. долл. ежегодно. Кроме того, создание магистрали перенесет в другую экономическую плоскость отношения Украины, России, Грузии и Казахстана, сыграет важную роль в интеграции Крыма и его портовой инфраструктуры в международную транспортную систему.

Участие Украины в создании магистрали «Лиссабон-Шанхай» подразумевает строительство новых международных автомобильных магистральных дорог длиной более 3,5 тыс. км, создания более 790 объектов инфраструктуры, среди которых 41 Транспортно-логистический комплекс, строительство скоростных железнодорожных магистралей, позволяющих достичь скоростного режима свыше 200 км/ч.

Принятие правительством Украины такого стратегически важного курса, как участие в формировании коммуникационного моста между Европой и Азией, первым шагом которого является строительство магистрали «Лиссабон-Шанхай» позволит привлечь иностранные инвестиции в транспортную отрасль и экономику Украины в целом, дополнительные транзитные грузопотоки, которые приведут к увеличению дохода транспортной отрасли, позволят модернизировать внутреннюю транспортную систему. Что касается промышленного сектора экономики Украины, то привлечение страны к развитию транспортного коридора направления Европа-Азия, включение ее в макрологистическую инфраструктуру откроет доступ национальных производителей к высокотехнологичным, новейшим комплектующим, полуфабрикатам, материалам из стран Европы и Азии, а дальнейшее их использование в процессе производства будет способствовать созданию новой высококачественной конкурентоспособной продукции национальных предприятий, что позволит восстановить промышленный комплекс страны.

Наличие доступа к новейшим технологиям производства, высокое качество продукта, низкая цена и доступ к высокоскоростной магистрали, которая существенно сократит время подачи продукта на рынок, транспортные расходы, позволит обеспечить конкурентоспособность отечественных промышленных предприятий на международном рынке, изменить структуру промышленного экспорта. Подъем промышленности положительно повлияет на экономическое положение Украины, будет способствовать созданию дополнительных рабочих мест на промышленных предприятиях, что позволит сократить уровень безработицы, улучшить уровень жизни населения, социальной защищенности.

Однако, создание такого рода транспортного коридора требует значительных политических, дипломатических и экономических усилий Украины

и других заинтересованных государств, в том числе Евросоюза и Китая. Последние заинтересованы в прохождении магистрали именно через Украину, выделяют инвестиции на ее строительство (стоимость проекта по Украине – 73 млрд. евро), то время как Украина проводит непоследовательную внешнюю и транспортную политику, что влечет за собой перенаправление транспортных коридоров в обход нашей страны. Поэтому ключевым аспектом на пути экономического развития Украины, участия в формировании коммутационного моста Европа-Азия, строительства магистрали «Лиссабон-Шанхай» является законопроект о стимулировании строительства и эксплуатации трансконтинентальной магистрали «МАГИСТРАЛЬ - ЕВРАЗИЯ», который находится на рассмотрении в Верховной Раде Украины. На данный момент перспектива развития экономики Украины находится именно в руках правительства, которому необходимо сосредоточиться на национальных интересах и принять решение, которое поможет возродить промышленность, повысить уровень жизни населения, создать рабочие места, поднять уровень экономического развития страны в целом.

УДК 656.025.4(477)

ІНТЕРМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК КЛЮЧОВИЙ ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

Панченко С.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)

Глобалізація викликала бурхливе зростання світової міжнародної торгівлі, що зумовило розвиток міждержавної і міжконтинентальної транспортно-комунікаційної мережі, яка включає транспортну інфраструктуру всіх видів транспорту, рухомий склад і складські термінали, єдину правову, технологічну і інформаційну базу, і забезпечує ефективність перевезень.

Виключно сприятливе географічне положення України, а також наявність розвинутої транспортної інфраструктури дозволяють нашій країні внести в рішення проблеми формування інтегрованої системи глобальних міжнародних транспортних коридорів (МТК) вельми істотний внесок, виступаючи на ринку транзитних перевезень рівноправним партнером, що пропонує транспортному співтовариству транзитні ресурси.

Підвищення ефективності роботи транспорту в міжнародному і внутрішніх повідомленнях і поліпшення транспортного обслуговування його користувачів вимагає створення

у складі МТК інтегрованої вантажопровідної системи, заснованої на організаційно-технічній і технологічній взаємодії підприємств декількох видів транспорту з розвитком інтермодальних перевезень на логістичних принципах.

Під інтермодальними перевезеннями розуміють перевезення вантажу декількома видами транспорту, де один з перевізників зобов'язаний організувати все перевезення вантажу (від дверей до дверей) з одного пункту відправлення або порту через один або декілька пунктів в кінцевий пункт призначення. Залежно від того, як розподілена відповідальність між включеними в таке перевезення перевізниками, видаються різні транспортні документи.

Основною характеристикою інтермодальних перевезень є вільний обмін обладнанням між видами транспорту. Так, наприклад, контейнер вантажного автомобіля перевозиться авіатранспортом, або залізничний вагон – водним транспортом. Такий обмін обладнанням дозволяє надавати послуги, що не доступні для вантажовідправника, який використовує один спосіб транспортування.

До головних переваг інтермодальних перевезень відносять:

- високу швидкість і гарантію доставки вантажів відповідно до графіка руху потягу;
- гарантовану безпеку перевезення за будь-яких погодних умов;
- гарантовану охорону транспортних засобів і вантажів під час руху і стоянки потягу;
- значне скорочення часу проходження прикордонного і митного контролю;
- збереження транспортного засобу, заощадження його моторесурсу і економію палива;
- збереження автомобільних доріг;
- збереження екології навколишнього середовища;
- економію витрат на паливо і оформлення товаросупровідних документів.

Побудова такої вантажопровідної системи, що забезпечує користувачів комплексним транспортно-експедиційним обслуговуванням з швидким і зручним проходженням митних процедур, приведе до створення мережі вантажних термінальних комплексів, які мають криті склади з відповідним виробничим і технологічним устаткуванням, складські майданчики, перевантажувальну техніку, адміністративний модуль.

Розвиток інтермодальних перевезень в нашій державі вимагає обговорення і рішення задач по інтегрованості й інтероперабельності різних видів транспорту в міжнародних транспортних коридорах. Так, під інтероперабельністю (interoperability) розуміється використання стандартної і сумісної інфраструктури, технологій й устаткування, характеристик транспортних засобів (розмірів). Це включає технічну і операційну

одноманітність, яка може бути застосована транспортними підприємствами для ефективного просування послуг «від дверей до дверей». Все це скорочує кількість різних бар'єрів (інституційних, законодавчих, фінансових, фізичних, технічних, культурних, політичних) між транспортними системами. Інтерз'єднаність (interconnectivity) означає горизонтальну координацію видів транспорту для отримання інтегрованих транспортних послуг «від дверей до дверей».

Інтермодальні транспортні системи складні як через число гравців (вантажовідправник, вантажоодержувач, агенти, перевізники, оператори об'єктів інфраструктури, термінальні оператори) так і через кількість різних процесів, тому необхідним є створення диспетчерської системи управління транспортними потоками і інформаційної система, що володіє ієрархічною структурою і пов'язана з інформаційно-аналітичними системами міжнародних транспортних коридорів, регіонів і видів транспорту.

Роль інтермодальних вантажоперевізних технологій в підвищенні ефективності роботи вітчизняного транспорту в умовах МТК очевидна, проте їх організація по існуючих й перспективних маршрутах вимагає рішення широкого кола питань, пов'язаних із удосконаленням законодавчої і нормативної бази по підтримці і розвитку інтермодальних перевезень, гармонізації інтермодальної технології з європейськими нормами і технічними специфікаціями по схожості, створенням спеціального рухомого складу нового покоління, а також інтелектуалізації технічних рішень.

УДК 656.61.003

ТЕРМІНАЛЬНІ СИСТЕМИ ЯК ОСНОВА РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Астахов В.М., к.т.н., професор (УкрДАЗТ)

Розвиток міжнародних транспортних коридорів забезпечує, разом із зростанням обсягів і ефективності здійснення зовнішньоторговельних перевезень і залученням на національні транспортні комунікації транзитних вантажів третіх країн, значне зростання вантажоперевезень у внутрішньому сполученні.

Міжнародний транспортний коридор – це частина міжнародної транспортної системи, що забезпечує значні міжнародні перевезення і включає рухомий склад і транспортну інфраструктуру всіх видів транспорту, складські термінали, єдину правову, технологічну і інформаційну базу.

Необхідно визнати важливість міжнародних транспортних коридорів для країни не тільки з погляду комерційної вигоди, але і з більш широких

позицій національної безпеки – таких її складових, як військова, економічна, промислова, технологічна, продовольча, демографічна. Науковим і, разом з тим, практичним доказом необхідності комплексного підходу до проблеми взаємозв'язку між основними векторами сучасних вантажопотоків є і те, що МТК проходять ділянками найбільш насичених національних транспортних коридорів.

Для України однією з основних задач в межах сформованої міжнародної транспортної інфраструктури є забезпечення розвитку євразійських економічних зв'язків. Активна інтеграція в систему міжнародних транспортних коридорів створить додаткові можливості для розвитку української транспортної системи і подальшого вдосконалення її виробничої, інформаційної і технологічної інфраструктури.

Разом з тим, для освоєння перспективних обсягів перевезень вантажів і пасажирів по МТК буде потрібно подолання існуючих диспропорцій в розвитку транспортної системи, поліпшення стану її матеріально-технічної бази, застосування сучасних технологій. Серед останніх застосування термінальних перевезень.

Сучасний вантажний термінал є підприємством, що здійснює різноманітну діяльність, включаючи продаж такої послуги, як перевезення, обробка й зберігання вантажів, надання безлічі додаткових послуг, у тому числі транспортування вантажу. При здійсненні своєї діяльності термінал взаємодіє з перевізниками, клієнтами, посередниками, митницею, банком тощо.

При відсутності сучасних транспортних коридорів і митних переходів привабливість транзитних перевезень через територію України поступово знижується. Це є основною причиною того, що товарні потоки все частіше йдуть в обхід України по півночі - через Росію, і до півдня - морськими шляхами. Саме тому зараз потрібне стрімке зростання в спорудженні нових терміналів, внаслідок чого буде вирішена проблема недостатньої пропускної здатності, і можна буде спостерігати збільшення прибутку перевізника й держави в цілому.

Сучасний стан термінальних перевезень характеризується чималими проблемами технологічного, логістичного, організаційного характеру.

Термінальна система – це складна організаційно-технічна система, що складається з трьох організаційно й технологічно самостійних, але скоординованих між собою процесів (або підсистем: підвозу-розвозу, терміналів, міжтермінальне перевезення). Для ефективного використання переваг термінальної системи потрібно виконання наступних умов:

- необхідність обліку особливостей розвитку термінальних перевезень в Україні;
- створення мережі терміналів, застосування

прогресивних схем їх розміщення;

- застосування сучасних технологій роботи терміналів.

Основні напрямки вдосконалення роботи терміналів полягають в особливостях їх розміщення. Для підвищення ефективності доставки вантажів можна визначити основні перспективні напрямки досліджень та розвитку термінальних систем, як сучасної ресурсозберігаючої технології доставки вантажів:

- визначення та прогнозування вантажопотоків;
- формалізація окремих технологічних процесів та розробка імітаційної моделі функціонування термінальної системи;
- раціональна організація транспортного процесу трьох синхронно функціонуючих підсистем (підвозу-розвозу, терміналів, міжтермінальне перевезення);
- розробка конкурентоспроможної тарифної системи;
- формування єдиного організаційно-економічного, фінансового, інформаційного, кадрового й нормативно-правового забезпечення;
- створення в умовах зростаючого попиту на організацію перевезень вантажів у міжнародному сполученні багатофункціональних мультимодальних терміналів з митною обробкою вантажів, які є основним інфраструктурним елементом у міжнародній логістичній мережі;
- передбачення можливості спеціалізації терміналів, що пояснюється необхідністю забезпечення високого рівня сервісного обслуговування клієнтів в умовах конкурентної боротьби. Вона дозволяє врахувати вимоги клієнтів до перевезення, зберігання й переробці вантажів, підвищити ефективність логістичного менеджменту і якість сервісу, вибрати оптимальні типи спеціалізованих транспортних засобів і знизити логістичні витрати.

УДК 656.21

ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ У МЕЖАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,
Балака Є.І., к.е.н., професор,
Сіваконева Г.О., аспірант,
Світлична С.О., аспірант (УкрДАЗТ)*

Друга хвиля світової економічної кризи, що проявляється в скороченні виробництва експортоутворюючих товарів українською промисловістю, підприємствами суміжних країн, відповідно, негативно впливає на рівень попиту щодо

внутрішньодержавних, міждержавних і транзитних залізничних перевезень.

Враховуючи низький рівень рентабельності роботи вітчизняного залізничного транспорту, що обумовлений перш за все збитковістю пасажирських перевезень, яким надається статус соціально значущих, важко очікувати приплив зовнішніх інвестицій у залізничну галузь. Виходячи з цього доцільно сконцентрувати зусилля на пошук нетрадиційних для вітчизняного залізничного транспорту додаткових джерел отримання прибутку.

Найбільш прийнятним напрямком розвитку діяльності залізничного транспорту може стати створення на території України в межах міжнародних транспортних коридорів різних форм транспортно-логістичних кластерів (ТЛК), де залізничний транспорт здатен відігравати провідну роль.

Кластер являє собою добровільне об'єднання рівноправних осіб із метою забезпечення конкурентоспроможності в ринкових умовах. Мотивацією безпосередніх учасників ТЛК, у тому числі залізничного транспорту, є їх економічна зацікавленість в об'єднанні зусиль у конкурентній боротьбі на ринку транспортних послуг. Діяльність кластеру координується радою кластеру, що формується з представників усіх його учасників.

Існує три категорії ТЛК: портові, приграничні та територіальні (регіональні). Завдяки тому, що по території України проходять дев'ять міжнародних транспортних коридорів (МТК), із них три магістралі мають водне сполучення через Чорне море (Пан-європейський транспортний коридор №9, МТК Балтика – Чорне море та транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA), доцільним буде функціонування кожного типу кластерного утворення.

Однак на сьогоднішній день в Україні фактично відсутні пропозиції щодо оптимізації розвитку транспортно-логістичних схем регіонів, регіональної транспортної інфраструктури, схем просування товаропотоків в Україну і через її територію, нових схем транспортування і доставки товарів із застосуванням новітніх технологій, створення екологічно стійкої транспортної системи. Крім того, нормативно-правова база України з питань кластеризації знаходиться лише на стадії розробки. Хоча вже існує проект Концепції Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів.

В цих умовах впливає актуальність питання створення ТЛК у межах МТК, що суттєво сприятиме розвитку економіки і підтримці її на належному рівні в системі транспортно-логістичних відносин.

УДК 338.47(047.31)

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ В УМОВАХ КЛАСТЕРНО- ЛОГІСТИЧНОГО РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Бойко О.В., к.е.н., доцент (НАУ)

Основною ознакою сучасного етапу розвитку світової економіки є посилення глобалізаційних і інтеграційних процесів, що обумовлюють новий стан систем світової торгівлі та міжнародного поділу праці. Структурна перебудова світового господарства, що пов'язана зі зміною балансу між економічними центрами, зростанням ролі регіональних економічних союзів, інтенсивним поширенням новітніх інформаційно-комунікаційних і транспортно-логістичних технологій, спричинила зміну напрямків та обсягів світових вантажо- і пасажиропотоків.

Для України з її розгалуженою транспортною інфраструктурою та розташуванням між двома світовими центрами ділової активності - Європою й Азією, об'єктивно створюються можливості для активізації участі у міжнародному поділі праці з перспективою збільшення частки вітчизняних перевізників на міжнародному ринку транспортних послуг. Адже, в таких умовах ефективні транспортні послуги розглядаються як важлива складова, що сприяє отриманню стратегічної конкурентної переваги в поліпшенні роботи ланцюга постачань. За таких обставин актуалізується необхідність забезпечення якісно нового рівня транспортного обслуговування на ринку транспортних послуг (РТП), що потребує формування ефективних взаємовідносин у системи товароруху та зумовлює пошуки адекватного механізму їх забезпечення на засадах комплексного використання логістичних і кластерних підходів. При цьому рівень якості інтегрованого управління транспортним обслуговуванням як зовнішніх так і внутрішніх споживачів в глобальних ланцюгах постачань залежить від здатності транспортної інфраструктури країни цілісно управляти ланцюгом постачань на принципах створення міжнародної транспортної мережі. Саме тому загальна модель розвитку ринку транспортних послуг повинна розроблятися з урахуванням формування зручної для євразійського простору інтегрованої мережі транспортно-комунікаційних коридорів.

Загальноєвропейська конференція на о. Крит затвердила систему дев'яти пан'європейських транспортних коридорів як комплексу наземних і водних транспортних магістралей з відповідною транспортною інфраструктурою. По території України проходять шість «Критських» міжнародних транспортних коридорів (МТК) і коридори за погодженням з країнами-членами Організації

співробітництва залізниць, що є складовою транспортно-логістичної макросистеми країни. Успішному розвитку МТК і логістичних центрів інтермодального транспорту сприяють транспортно-логістичні кластери (ТЛК). Кластери, що функціонують в мережі МТК орієнтовані на підприємства й організації світового класу з високою якістю обслуговування, дозволяють максимально враховувати інтереси всіх зацікавлених осіб в ланцюзі постачань, забезпечують координацію процесу надання транспортної послуги, підвищують ефективність операцій, оптимізуючи їх у скоординовану «систему створення вартості». При цьому механізм розвитку кластерно-логістичної форми організації бізнесу на ринку транспортних послуг базується на принципах симбіозу конкуренції та співпраці, що сприяє впровадженню прогресивних логістичних технологій та стимулює інноваційні процеси, що в кінцевому підсумку сприяє більш повному задоволенню запитів споживачів. Крім того, скорочуються ризики та підвищується ефективність МТК і логістичних центрів інтермодального транспорту як елементів глобальних логістичних систем; забезпечується підвищення рівня конкурентоспроможності всіх учасників кластеру за рахунок ефекту масштабу, спільних проектів та оптимізації виробничих ланцюжків і структур, доступу до специфічних матеріальних, інформаційних і людських ресурсів, обміну знаннями та технологіями. Водночас, для України це дозволить вивести на новий рівень розвиток її транспортно-логістичної інфраструктури та посилити внутрішні міжрегіональні зв'язки, що послужить каталізатором для подальшого зростання економіки.

УДК 658.7:656.025.2

ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Глушенко Т.М., здобувач (УкрДАЗТ)

Найчастіше стосовно сфери пасажирських перевезень поняття логістики не використовується зовсім. Це пов'язано в першу чергу з думкою про те, що логістика необхідна лише грузовласникам (вантажовідправникам, вантажоодержувачам), а пасажирів не потрібна. Така тенденція пов'язана в першу чергу із застарілим відомленням до пасажирів, єдиною вимогою якого було власне перевезення. Проте сучасні потреби пасажирів значно підвищилися вимоги до якості перевезення, комфортності, якості супутніх. Тому для вирішення проблем розвитку залізничного транспорту, і зокрема пасажирських перевезень, на сучасному етапі є вкрай доцільним створення єдиної системи логістики національного рівня.

Структуру логістичної системи пасажирських перевезень можна представити у вигляді сполучення трьох складових, відповідних рівням транспортного обслуговування. Цими складовими є дотранспортне, транспортне та післятранспортне обслуговування. Дотранспортне обслуговування включає в себе планування поїздки, забезпечення зручності підходу пасажирів до пунктів посадок. Транспортне обслуговування реалізується безпосередньо через доставку пасажирів з використанням спеціального рухомого складу з пункту відправлення до пункту призначення з необхідним рівнем комфорту. Післятранспортне обслуговування полягає у забезпеченні зручності підходу пасажирів до пунктів призначення чи пересадки на інший вид транспорту.

Функціональним призначенням логістичної системи пасажирських перевезень є забезпечення вирішення наступних груп завдань:

- Диспозиційних - аналіз, прогнозування, прийняття рішень, планування, оперативне управління, контроль;
- Транспортних - здійснення приміських, міжміських, міжнародних перевезень;
- Станційних - організація продажу квитків, культурно-побутового обслуговування тощо;
- Інформаційних - управління пасажиропотоками, контроль перевезень, довідкове забезпечення;
- Інших спеціальних - надання супутніх транспортних послуг, страхування, кредитування, фінанси тощо.

Основоположними принципами, на яких повинно ґрунтуватися проектування і створення системи логістики пасажирських перевезень, в тому числі і залізничним транспортом, можна вважати:

- Системність - комплексний розгляд елементів логістичної системи, починаючи від етапу формування попиту на перевезення і закінчуючи його задоволенням;
- Ефективність - розрахунок і обґрунтування оптимального рівня транспортного обслуговування, визначення шляхів його досягнення з урахуванням ефективного використання ресурсів;
- Відповідність - забезпечення відповідності провізних характеристик рухомого складу попиту на перевезення з урахуванням рівня комфортності;
- Єдність управління - організація транспортного та суміжного обслуговування пасажирів в рамках єдиної структури;
- Інформативність - досягнення високого рівня інформаційного забезпечення процесів управління та організації.

Враховуючи велике стратегічне значення залізничного транспорту в Україні, слід зазначити, що використання логістичних підходів до організації пасажирських перевезень є одним з основних напрямків розвитку галузі, який в майбутньому забезпечить Укрзалізницю позиції лідера на

транспортному ринку.

УДК 656.61.003.711.4.7

ПРИНЦИПЫ АРХИТЕКТУРНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЭКОЛОГИЧНЫХ ЦЕНТРОВ

*Гук В.И., д.т.н., профессор,
Печерцева Л.А., магистр (ХНУСА)*

Одним из эффективных методов решения эко проблем логистических поселений в создаваемых транспортных коридорах есть применение энергоэффективных зданий. Начиная с 60х годов наряду с одиночными энергоэффективными зданиями стали появляться энергоэффективные районы и экопоселения, прежде всего в странах Европы, Северной Америки и Австралии. Необходимо отметить, что большинство европейских стран достаточно активно участвуют в процессе экологизации городов, среди которых выделяется Швеция (начиная с 1980 г. Здесь было осуществлено порядка 20 проектов экопоселений), Нидерланды, Дания, Бельгия и Норвегия. На данный момент, в Украине и странах СНГ экологическое проектирование, в основном, ограничивается лишь созданием отдельных образцов экожиля. Однако чтобы разобраться в самой сути экологических поселений, необходимо обратиться к трактовке этого термина.

Экологическое поселение (экопоселение) — поселение, созданное для организации экологически чистого пространства для жизни группы людей, как правило исходящих из концепции устойчивого развития и организующих питание за счёт органического сельского хозяйства. Одна из форм идейной общины.

Под устойчивым развитием понимается модель использования ресурсов, модель взаимодействия между людьми и природой и модель развития цивилизации на базе инноваций, при которой достигается удовлетворение жизненных потребностей нынешнего поколения вместе с сохранением окружающей среды, укреплением здоровья, и без лишения такой возможности будущих поколений. При этом, проблему устойчивости природно-антропогенных систем решают в двух плоскостях:

Проблема создания благоприятного социального микроклимата:

- Обеспечение многообразия возможностей выбора рабочих мест, отвечающих устремлениям и предпочтениям людей

- Удовлетворение возрастающей потребности в жилье, ориентируя строительство на особенности этнических требований людей разных национальностей

- Гарантия разнообразия высококачественных услуг, включая медицинское обслуживание и образование

- Расширение спектра учреждений досуга и отдыха

Проблема, связанная с градостроительной экологией:

- Взаимодействие населенных пунктов с окружающей средой.

В связи с этим, можно выделить основные характеристики устойчивого развития населенных пунктов в области градостроительной экологии:

- Применение энергосберегающих технологий и альтернативных/возобновляемых источников энергии, снижение негативного воздействия производства и использования энергии на здоровье человека и окружающую среду;

- Создание, где это целесообразно, благоприятных условий для организации и развития частного сектора жилья, а также определения и повышения его роли для устойчивого развития населённых пунктов;

- Создание удобных транспортных связей и использование экотранспорта.

- Развитие энергетически безопасных и недорогостоящих методов строительства, производства и распространения соответствующих строительных материалов, производство местных строительных материалов, на основе максимального использования местных ресурсов;

- Переработка и принятие стандартов и нормативных актов в строительстве, с целью активизации использования недорогостоящих местных строительных материалов.

- Утилизация отходов посредством рециркуляции

- Комфортная и здоровая для человека система отопления (охлаждения) с помощью излучающих поверхностей, передающих тепло человеку напрямую посредством волн, предварительно не подогревая воздух.

- Приточно-вытяжная вентиляция, обеспечивающая постоянный приток чистого воздуха без эффекта сквозняка.

Применение энергосберегающих технологий и альтернативных источников энергии.

На сегодняшний день при проектировании энергоэффективных районов и поселений активно используются возобновляемые источники энергии. Использование экологического транспорта.

Под термином экотранспорт стоит понимать средства передвижения, которые минимизируют влияние человека на окружающую среду.

- Утилизация отходов посредством рециркуляции.

Рециркуляция представляет собой процесс переработки отходов и является ключевым звеном современного менеджмента по утилизации отходов. Повышение качества микроклимата помещений.

Для забезпечення воздушно-теплого комфорта передбачаються заходи для оптимізації параметрів мікроклімату по температурі, вологості, воздухообміну, як правило, з можливістю індивідуального або автоматичного регулювання цих параметрів.

УДК 658.7:656.2

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА - ОСНОВНИЙ НАПРЯМ УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Ейтуніс Д.Г., к.е.н. (Укрзалізниця)

Як показує свідомий досвід, ефективну взаємодію транспорту та вантажовласників можна досягнути шляхом використання логістичних методів управління всіх учасників перевізного процесу.

На ринку транспортних послуг широке розповсюдження у останні роки мають логістичні послуги, які надаються компаніями, що спроможні керувати вантажопотоками у системі доставки товарів від виробника до споживача з використанням інформаційних технологій.

Сфера надання комплексних логістичних послуг значно широкіша транспортно - експедиційної діяльності.

Сучасні логістичні методи управління процесом руху вантажів у сукупності складають в значній мірі відокремлену область діяльності, яка поряд з перевізною - безпосередньо впливає на кінцеві результати всього виробничого циклу.

Основні принципи надання послуг і виконання робіт у складі комплексної обробки вантажів містить наступне:

- транспортно-експедиторське обслуговування, декларування і митне оформлення вантажів;
- комерційні послуги, які пов'язані з оформленням документів на перевезення, прийом і видачу вантажів;

- додаткові інформаційні послуги, які передбачено Статутом залізниць України;

-забезпечення координації і взаємодії різних видів транспорту, як у процесі перевезення вантажів у змішаних сполученнях (прямому і непрямому), так і на станціях відправлення і призначення;

- організація оформлення замовлень (договорів) щодо надання послуг і виконання робіт в обсязі комплексної обробки вантажів по єдиному пакету послуг у режимі «одного вікна»;

- розширення сфери застосування автомобільного транспорту у логістичному обслуговуванні як при завіз-вивозі вантажів, так і для забезпечення термінально-складських операцій по перевезенню вантажів між складами різних власників, формування партійних відправок;

- поліпшення якості обслуговування вантажовласників за рахунок комплексності надаваних послуг, підвищення їх конкурентоспроможності у транспортному бізнесі;

- інші види послуг, які відповідно до законодавчих та нормативних правових актів повинні здійснюватися вантажовідправниками і вантажоодержувачами, тобто не є обов'язковими для перевізників.

З метою оптимізації вантажних перевезень і виконання заходів Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 - 2019 роки наказами Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.10.2007 №940 та Державної адміністрації залізничного транспорту України від 31.10.2007 №508-Ц створено Український транспортно-логістичний центр (ДП «УТЛЦ»). Наказами Державної адміністрації залізничного транспорту України від 26.07.2011 №448-Ц та від 12.07.2012 №003-Ц затверджено Статут державного підприємства «Український транспортно-логістичний центр». Згідно даного статуту основною задачею ДП «УТЛЦ» є організація залізничних перевезень у взаємодії з іншими видами транспорту, а також логістичної роботи у сфері надання послуг та ефективне використання рухомого парку.

У своїй господарській діяльності ДП «УТЛЦ» взаємодіє з учасниками перевізного процесу: залізницями, вагонними компаніями та користувачами вантажних перевезень з якими складаються відповідні угоди (рисунк 1).

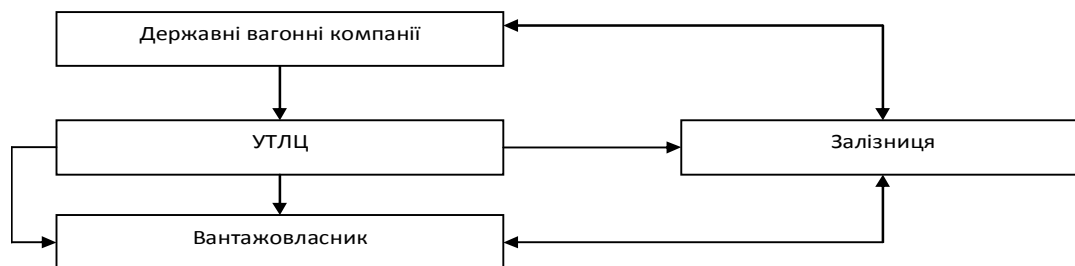


Рис. 1. Схема взаємодії учасників перевізного процесу

Так, між ДП «УТЛЦ» та залізницями укладаються угоди про організацію перевезень вантажів та розрахунки з експедиторськими організаціями, що значно спрощують клієнту процедуру оформлення документів на перевезення вантажу і він працює у режимі «одного вікна». Тобто клієнт може в одному місці оформляти угоди як на внутрішні так і транзитні перевезення, а також надання йому послуг по декларуванню, інформаційному забезпеченню та інші послуги.

Крім того автоматизація документообігу дозволяє ДП «УТЛЦ» скоротити час процедури замовлення про надання вагонів. Інформація про замовлення передається на загальну для всіх шести залізниць базу даних, що обробляється в ДП «УТЛЦ», та надавати результати безпосередньо вантажовідправнику. Такий механізм взаємодії надав можливість клієнтам планувати навантаження за дві доби, хоча якщо є вагони, замовлення можуть прийматись навіть день в день.

Слід зазначити, що раніше процедура планування була більш тривалою: основні плани потрібно було надавати за 14 діб, додаткові - за 3-5. Наразі диспетчер ДП «УТЛЦ» має можливість корегувати оперативні заявки на місці.

З метою реалізації Стратегії розвитку залізничного транспорту до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 №1559-р та підвищення ефективності використання вантажних вагонів наказами Державної адміністрації залізничного транспорту України від 11.10.2011 №565-Ц «Про передачу на піввагонів на баланс ДП «Дарницький вагоноремонтний завод», ДП «Український державний центр з експлуатації спеціалізованих вагонів»; від 01.12.2011 №632-Ц, від 26.12.2011 №682-Ц «Про передачу рухомого складу на баланс «Стрийський вагоноремонтний завод»; від 26.12.2011 №681-Ц «Про передачу рухомого складу на баланс ДП «Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень «Укррефтранс»; від 27.12.2011 №683-Ц «Про передачу рухомого складу на баланс ДП «Український державний центр транспортного сервісу «Ліски», весь інвентарний парк вантажних вагонів Укрзалізниці передано вказаним вагонним компаніям.

За підсумками роботи 2012 року реалізація даного заходу дозволила покращити показники ефективності використання вантажних вагонів в цілому по мережі залізниць країни.

В той же час, технологічний процес перевезень та система взаємовідносин його учасників в умовах реформування галузі потребує подальшого удосконалення.

УДК 656. 025. 4 (4+5)

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ УКРАИНЫ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Елагин Ю.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

В 2012 году транзит грузов в Украине железнодорожным транспортом снизился на 17,9%, до 41,9 млн т. В частности это касается угля, нефти и нефтепродуктов, минеральных удобрений. В результате объемы перевалки транзитных грузов в портах сократилась на 6 млн т, до 33,8 млн т. Наибольшее падение этих объемов наблюдается в морских торговых портах Одесса и Южный, что обусловлено в первую очередь снижением более чем на 3 млн т объема поставок казахской нефти, которая до сих пор экспортировалась через Украину, а теперь переваливается в российском порту Тамань. Россия целенаправленно исключает Украину из транзитных потоков, поскольку стратегия развития морской портовой инфраструктуры России направлена на увеличение перевалки грузов через российские порты. Кроме того, свою роль оказывает и создание ТС, отрицательно сказываясь на объемах транзита из Казахстана, через Беларусь и на южные порты России. Именно перевод грузов в российские порты является основной проблемой сокращения объемов транзита.

Кроме переброски грузопотоков с Украины на порт Тамань и ТС, существует еще, пожалуй, наиболее значительная причина - снижение спроса на сырье и продукцию из основных стран происхождения транзитных потоков через Украину - России и Казахстана. Необходимо учесть, что тарифная политика ГП «Укрзалізниця» абсолютно конкурентоспособна: отечественные тарифы на транзитные перевозки лояльны и сопоставимы с их уровнем в странах СНГ, но при этом значительно ниже, чем в соседних странах ЕС. К тому же, для стимулирования определенных грузопотоков УЗ предоставляет скидки. Так, в августе 2012 г. было принято решение о снижении до конца года стоимости перевозок мазута из России в Одесский и Севастопольский порты, на перевозку азотных удобрений в порт «Южный», а также на транзит цемента из Молдовы в России.

Анализ экономического развития ясно показывает, что наиболее вероятный сценарий – весьма значительный рост перевозок между Европой и Азией. Этот рост будет результатом интеграции расширяющегося круга стран Центральной и Юго-Восточной Азии в мировой и региональный рынки, которые больше не будут ограничиваться движением между Дальним Востоком и Западной Европой.

Если исходить из прошлого опыта открытия экономик стран в Европе и Азии и экономических тенденций за последние 15 лет, следует ожидать

резкий рост тоннажа, трудно поддающегося количественной оценке, рост объемов которого вероятно будет превышать 5-6% в год.

Удвоение грузопотока каждые 10-12 лет на протяжении свыше четырех десятилетий неизбежно оказывает давление на транспортный рынок и напрягает провозные способности транспортных систем. Это давление проявляется неравномерно вдоль всей цепи, где некоторые звенья лучше других способны нести нагрузку. Прежде всего это касается следующих факторов:

– Тарифы морских грузоперевозок: основной вопрос – как повлияют на тарифы увеличение спроса и цен на нефть. Повышение нефтяных цен начало давить на тарифы судоходства, которые остались очень низкими несмотря на упоминавшийся стойкий рост перевозок. Спрос на нефть, вероятно, будет и впредь возрастать теми же темпами, что и мировая экономика, из-за быстрого развития в Азиатских странах. Потребляемая Китаем доля мировых поставок нефти за двадцать лет увеличится в четыре раза. Предвидимые крупные сдвиги произойдут в географическом размещении добычи нефти, при более видной роли Прикаспийских стран. Наконец, взаимозаменяемость между природным газом и нефтью тоже, как можно ожидать, будет влиять на географическое распределение и способы доставки трубопроводным и морским транспортом.

– Заторы на наземных подходах к портам: значительную часть портовых грузов нужно доставить на все возрастающие расстояния отдаленных от портов территорий, – в особенности контейнеры, предназначенные для внутренних регионов и средних стран Европы и Азии.

Одним из решений в этой связи будет развитие альтернатив морским перевозкам – по возможности, консолидированных рейсов по внутренним железным дорогам. Эффективная доставка по железной дороге становится наилучшей гарантией выходов из порта в глубинные районы. Многие страны стремятся связать свои порты с грузовыми линиями для повышения провозной способности и качества обслуживания на железнодорожном транспорте.

– Уязвимость и безопасность маршрутов морских перевозок: уязвимость проистекает из риска террористических нападений и существования узловых пунктов судоходства, а также обязанности проходить определенные пункты на маршрутах между портовыми терминалами Европы и Азии. На сегодня одна из форм реагирования состояла в повышении общей безопасности мореплавания и установлении процедур контроля для предотвращения нападений. Уязвимость судоходных трасс лишь повышает ценность диверсификации маршрутов и организации альтернатив наземного базирования, хотя и они не свободны от риска.

Еще один возникающий вопрос –

перспективы трансасиатских маршрутов: с этой точки зрения существующее положение слабо отражает возможности в будущем, учитывая что качественная двухпутная железная дорога способна перевезти примерно 50-100 миллионов тонн, если и не больше.

УДК 330.322:656.2

УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗБУДОВИ МТК

Іванілов О. С., д. е. н., професор (ХНУБА)

Для більш повного використання переваг географічного положення України, забезпечення зростаючих обсягів зовнішньоторговельної діяльності, зміцнення ролі країни в світовій господарській системі необхідно формування і планомірний розвиток міжнародних транспортних коридорів, як важливих елементів створюваної міжнародної євроазіатської транспортної інфраструктури.

Чільна роль у розбудові МТК належить підприємствам залізничного транспорту, які мають значний потенціал в області будівництва, однак інвестиційна діяльність підприємств залізничного транспорту при реалізації великомасштабних проектів будівництва МТК ускладнюється безліччю проблем, пов'язаних як з організацією та плануванням цього процесу всередині підприємств, так і з взаємодією з усіма зовнішніми учасниками цієї діяльності, включаючи і питання залучення необхідного зовнішнього фінансування.

Складності пов'язані з такими факторами, як висока потреба в інвестиційних ресурсах вже на етапах планування, залучення в роботу великої кількості персоналу, залучення до роботи різних третіх сторін і ризику невизначеностей з остаточною вартістю проекту із-за відсутності вибору конкретних технологій та постійної інфляції. Зазначене потребує удосконалення управління інвестиційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту з врахуванням специфіки поставлених завдань щодо розбудови МТК та на основі використання сучасного інструментарію інвестиційного менеджменту.

В наш час актуалізується застосування логістичного підходу в управлінні інвестиційною діяльністю. Він може бути представлений як процес формування необхідних системних властивостей, що базується на врахуванні впливу внутрішніх та зовнішніх факторів на параметри матеріального, фінансового та інформаційного потоків проекту, їх оцінки і вироблення керуючих впливів, які забезпечують оптимально ефективну реалізацію

стратегічної мети проекту, а також створення організаційних структур з метою конкретного супроводу проекту на всьому протязі його життєвого циклу - від розробки концепції до практичної реалізації. Це дозволяє знаходити можливості повного ресурсного забезпечення вирішуваних завдань. Причому ресурсне забезпечення трактується широко: як забезпечення матеріальними, транспортними, фінансовими, трудовими та інформаційними ресурсами по всьому асортименту цих ресурсів-позиціями сировини, напівфабрикатів, комплектуючих виробів, матеріалів, енергоресурсів; за видами, марками, вантажопідйомності та іншими параметрами; формами платежів за ресурси, видами фінансових документів, що окремим фінансовим установам. Завдяки цьому вдається розшивати "вузькі" місця завчасно, на стадії обґрунтування логістичних розрахунків. Вдається створювати чітку схему руху матеріальних ресурсів, синхронізовану з інформаційними потоками і фінансовими операціями.

Що стосується організаційної структури, то вельми дієвим інструментом управління інвестиціями при реалізації великомасштабних проектів є перехід до мережевої структури управління, в межах якої об'єднуються учасники інвестиційно-будівельної діяльності на основі довгострокових і стабільних відносин. Учасники такої структури закріплюють свої відносини контрактом, а після реалізації проекту роз'єднуються, щоб стати новою ланкою в ланцюзі наступного підприємницького проекту. Так як всі функції управління інвестиціями реалізуються на конкретній основі, то у генерального підрядника з'являється можливість при необхідності заміни партнерів, внаслідок чого за проектом знижуються виробничі витрати. Крім того, компанії з мережевою структурою управління немає необхідності мати на своєму балансі всі машини і обладнання, необхідні для реалізації проекту, оскільки є можливість скористатися активами фірм - партнерів.

Як показав аналіз практики будівництва, мережева структура управління інвестиціями найбільш раціонально реалізується при будівництві «під ключ», коли генеральний підрядник приймає на себе перед замовником всю повноту відповідальності за створення будівельної продукції заданої якості у встановлені договором терміни введення об'єктів в експлуатацію, в межах встановленої договором ціни будівництва.

Важливим моментом є фінансове забезпечення інвестицій. Для масштабних проектів розбудови МТК слід аналізувати можливість використання таких джерел як: власний капітал, стратегічне співфінансування, різні форми позикового кредитування (кредити вітчизняних і зарубіжних банків, синдиковане фінансування, кредитування та гарантування експортними агентствами і ринок облігаційних позик), а також

приватно-державне партнерство та фінансування через інфраструктурні організації.

Удосконалення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту за допомогою представлених напрямів сприятиме активізації процесів розбудови МТК на території України.

УДК 656.025.4(477)

ОБґРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ В УМОВАХ РОЗБУДОВИ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Калабухіна М.Ю., здобувач (УкрДАЗТ)

Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК), які є складовими Критських міжнародних транспортних коридорів та відповідають нормам і стандартам Європейського Союзу, є поступом України до інтеграції з європейською транспортною системою і важливою передумовою залучення додаткових обсягів перевезень через територію України.

Одним із основних завдань на сьогодні є забезпечення більш високих темпів розвитку національної транспортної системи України, її правова, технічна та технологічна адаптація до норм міжнародного транспортного та митного права, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог міжнародних стандартів до рухомого складу, стану доріг та інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон, пошуку джерел фінансування для розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Створення Україною міжнародних транспортних коридорів дозволить прискорити не тільки досягнення стратегічних цілей інтеграції в Європейську спільноту, але й вирішення таких задач як: залучення додаткових інвестицій в розвиток транспортної системи, прискорення темпу виходу із занепаду вітчизняного виробника, покращення валютних надходжень за транзитні перевезення, росту обсягів продукції, що експортується. В кінцевому рахунку, це вплине на зростання темпів економічного росту країни та регіонів.

Транзитний потенціал транспортної системи залежить не тільки від технічних характеристик транспортних засобів, мереж і інфраструктури, але і значною мірою від рішень за погодженням параметрів транспортних потоків, які обслуговує транспортна система, їх координації і інтеграції.

Потенційні можливості залучення в Україну міжнародних транспортних потоків великі. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має

найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала при тому, що у сусідній Польщі цей показник становить лише 2,72 бала. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури.

Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні і її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах розбудови МТК.

В Україні – транзитній державі – не повністю використовуються потенційні можливості, – лише на 70%. МТК, котрі проходять через територію України, не відповідають міжнародним вимогам. Україна маючи технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків може рівномірно використовувати існуючі резерви за видами транспорту.

Тому, процес реалізації транспортного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі і транспортного обслуговування, а також відсутність державного регулювання. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження саме транспортних європейських стандартів якості та сервісу.

УДК 330.101.541(93):656.025.4

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА ОТ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ («МАГИСТРАЛИ ЭЙЗЕНХАУЭРА»)

Каменева Н.Н., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

О важности создания, развития, поддержке международных транспортных коридоров написано и сказано очень много: «В условиях глобализации и регионализации международных отношений важнейшими направлениями транспортной политики государства является поиск оптимального сочетания между формированием коммуникационного каркаса, обеспечивающего межрегиональные потоки материальных и людских ресурсов, и международных транспортных коридоров, создающих фундамент успешной мирохозяйственной интеграции, доступность к важнейшим мировым рынкам, и позволяющим эффективно конвертировать транзитные функции государства. В конечном итоге решение этой задачи обеспечивает не только

ускоренный оборот капитала и экономический рост, но и является гарантией национальной безопасности государства.» (1)

Кроме указанных аргументов, с нашей точки зрения, следует учитывать так же демонстрационный эффект современных транспортных коммуникаций, подвижного состава и пр., макроэкономический мультипликативный эффект от реализации проекта МТК. Показательным является эффект от реализации крупнейшего транспортного проекта США – строительство «магистралей Эйзенхауэра».

Строительство федеральной дорожной системы обернулось потрясающим успехом. Хотя сегодня сеть Interstate- это лишь 1% длины всех американских скоростных автотрасс, на ней сосредоточено 23% всего автомобильного движения страны. Строительство сети тут же сказалось на экономике, поскольку были созданы сотни тысяч новых рабочих мест, возникли десятки тысяч точек обслуживания автомобилистов: рестораны, мотели, автозаправки, магазинчики и т.д.

К 40-летней годовщине начала проекта несколько федеральных экономических комиссий попытались подсчитать макроэкономический эффект от его реализации. Сильнее всего он проявился через несколько лет после ввода дорог в строй.

Во-первых, новые автотрассы резко снизили издержки товаропроизводителей. По оценкам министерства транспорта США, перевозка груза по системе Interstate обходится на 17% дешевле, чем по другим дорогам, - на счет новых магистралей можно отнести четверть роста производительности труда в американской экономике. Во-вторых, система Interstate сделала население более мобильным, облегчила покупателям поиск выгодных предложений, а это усилило конкуренцию в розничной торговле и снизило цены. Вблизи автотрассы Interstate товары дешевле на 23%.

И самое главное: новая дорожная система создала в раздробленной доселе американской экономике единый рынок. В магазинах восточного побережья появились скоропортящиеся продукты, которые до этого доставлять было нельзя, фермеры смогли продавать товары по всему своему штату, велосипеды, произведенные мелкой мастерской гденыбуд в Арканзасе, уже через сутки могли продаваться в магазинах Нью-Йорка, Лос-Анджелеса, Майами. Недаром именно в этот период возникли наиболее мощные ресторанные и розничные сети вроде McDonallds или Wall-Mart, которые присутствуют сегодня повсеместно.

Резко сократилось число аварий на дорогах. Если в 1956 году на каждый миллион миль пути приходилось 6,28 смертей от ДТП, то к 1974-му их было уже 3,57. А в системе Interstate их еще меньше-1,55. Безопасность Interstate обеспечивает экономию в \$17 млрд. в год - такой ущерб нанесли бы аварии, которых удастся избежать благодаря высокому качеству федеральных дорог.

Выводы "юбилейных" комиссий таковы: сеть скоростных дорог дала стране более \$2,1 трлн. выгоды за счет повышения эффективности производства, снижения розничных цен и уменьшения аварийности. Другими словами, магистрали Эйзенхауэра окупили инвестиции в \$129 млрд. более чем в 16 раз.

Подобные аналогии, с нашей точки зрения, вполне уместны и являются еще одним важным аргументом в вопросах анализа проблем МТК в Украине.

УДК 656.821:656.2

МІЖТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА ЯК ОСНОВА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

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

Вигідне геополітичне положення України, розташованої на перехресті торговельних шляхів між Європою і Азією повинно сприяти розвитку України як транзитної держави.

Територією України проходять чотири із десяти Критських міжнародних транспортних коридорів №3, №5, №7, №9, три з яких залізничні.

Одним з найважливіших факторів підвищення роботи транспортного комплексу України є удосконалення взаємодії усіх видів транспорту нашої країни. На жаль, сьогодні в Україні, немає органу який би здійснював оперативне регулювання перевезень вантажів у єдиній транспортній системі країни. Оперативне управління процесом перевезень розділене по видам транспорту які приймають участь у перевізному ланцюгу.

Виходячи з необхідності вирішення проблеми взаємодії усіх учасників перевізного процесу та забезпечення безперешкодного пропуску вантажів через стикові пункти транспортних вузлів, автор пропонує створення міжтранспортної логістичної системи у складі ПАТ „Укрзалізниця”.

Така система повинна буди створена по вертикально-централізованому принципу: головний логістичний центр – регіональні логістичні центри – районі логістичні центри транспортних вузлів.

Це дозволить організувати якісне перевезення вантажів найменшими витратами та оптимальним прибутком для усіх учасників транспортного процесу.

Основними цілями створення міжтранспортної логістичної системи управління вантажопотоками є:

- забезпечення безперешкодного проходження через стикові пункти транспортних вузлів;

- оптимізація процесу перевезень за участю

декількох видів транспорту;

- прискорення просування зовнішньоторговельних вантажів;

- максимальне використання та створення умов найбільш повного використання існуючих можливостей усіх видів транспорту;

- залучення додаткових вантажопотоків у діяльність міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України.

Діяльність міжтранспортної логістичної системи повинна будуватись на наступних принципах:

- вивчення ринків виробництва і збуту продукції (як в Україні так і за кордоном) залучення вантажів в українську транспортну систему;

- створення логістичного ланцюга від виробника до споживача за участю всіх видів транспорту і допоміжних організацій;

- реалізація логістичного ланцюга – управління процесом транспортування та відповідальність за збереження вантажів на всьому шляху пересування.

Створення міжтранспортної логістичної системи повинно дозволити: значно скоротити час на перевантаження вантажів з суміжних видів транспорту та оброблення відповідної документації, раціонально використовувати існуючі потужності інфраструктури усіх видів транспорту, збільшити перелік послуг, скоротити час на митні, сертифікаційні процедури, підвищити конкурентоспроможність та прибутковість транспортного комплексу України.

УДК 656.212

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ УНІВЕРСАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-СКЛАДСЬКИХ КОМПЛЕКСІВ

Кришталюк Н.О., асистент (ДонІЗТ)

Великий спектр вантажів, що перевантажується в транспортних вузлах при взаємодії різних видів транспорту, потребує нового підходу в організації вантажних операцій на основі екологічно чистих технологій. Створення універсальних транспортно-складських комплексів (УТСК) - є однією з основних задач модернізації транспортних вузлів.

Важливим аспектом впровадження УТСК - є розвантаження автомагістралей від вантажного автомобільного транспорту, так як комплекс буде знаходитись за межами міста. Це дозволить зменшити витрати на експлуатацію та ремонт автодоріг, негативний вплив на навколишнє середовище.

У Донецькій області в цілому і портовому

Маріуполі зокрема дороги сильно страждають від того, що ними пересувається велика кількість великовантажних автомобілів вагою більше 24 тонн. Щоб підтримувати стан автодоріг відповідно до вимог (якість доріг відповідає найвищим категоріям автомобільних доріг в Україні), їх ремонт в Донецькій області обходиться недешево. Так, в 2012 році було витрачено для таких цілей більше 848 мільйонів гривень.

Запропонована модель універсальних транспортно-складських комплексів має значні економічні переваги.

Застосування контейнерів прискорює доставку вантажів та скорочує при цьому транспортну складову вантажу. Загальний час доставки вантажів у контейнерах, в порівнянні з критими вагонами, скорочується приблизно на 2 доби, в результаті прискорюється оборот рухомого складу. Експлуатаційні витрати на вантажні операції під час перевезення тарно-штучних вантажів в універсальних контейнерах, в порівнянні з перевезенням у критих вагонах, скорочуються приблизно в 3 рази. Крім цього скорочується трудомісткість транспортно-складських операцій. Собівартість вантажних операцій при застосуванні великотоннажних контейнерів знижується. Підвищується схоронність вантажів при перевантаженні, перевалці та зберіганні. Майже повністю усуваються втрати тарно-штучних вантажів при перевезенні їх в універсальних контейнерах замість критих вагонів, різко скорочуються втрати навалочних і швидкопсувних вантажів при перевезенні в спеціалізованих контейнерах.

Контейнерні перевезення дають істотну економію витрат на будівництво та утримання складських споруд. Для зберігання контейнерів використовуються спеціально обладнані відкриті майданчики, капітальні витрати на спорудження яких в 4-5 разів менші, в порівнянні з витратами на складські споруди. Знижуються капітальні вкладення в вагонний парк, так як при контейнерних перевезеннях замість критих вагонів використовуються платформи, ціна яких менше на 12-18%. Скорочуються і питомі капітальні вкладення в засоби механізації, хоча для вантажних операцій з контейнерами використовуються більш дорогі механізми. Це пояснюється тим, що продуктивність механізмів на контейнерних майданчиках у 3-5 разів вище, ніж у критих складах.

Розробка і реалізація нових логістичних концепцій в УТСК по переробці упакованих вантажів забезпечать найшвидшу, безпечнішу та менш шкідливу для навколишнього середовища перевалку вантажу. Спектр додаткових послуг принесе не тільки додаткові надходження коштів, а й дасть можливість вивести з міст великоваговий автотранспорт.

УДК 658.7:656.025.4

МАРКЕТИНГОВО-ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОПТИМІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Кузьменко А.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Із посиленням конкурентної боротьби та активізацією діяльності транснаціональних корпорацій стало очевидно, що ланцюг створення продукції, виражений в конкретній вартості, є не тільки методологічною концепцією, а й практичним інструментом аналізу взаємозалежних видів діяльності підприємства, які спрямовані на оптимізацію процесу виробництва. Загальносвітова практика підтверджує, що в сучасних умовах для забезпечення довгострокових конкурентних переваг підприємство повинно рухатися за двома основними напрямками: зростання обсягів продажів та зниження рівня витрат. В свою ж чергу, процес оптимізації пов'язаний із пошуком таких напрямків організації діяльності, за яких підприємство отримувало б максимальний ефект з мінімальними витратами.

Тривалий економічний занепад більшості українських підприємств, який спостерігається з початку набуття незалежності, обумовлює зміну пріоритетів і в діяльності суб'єктів українського підприємництва, вимагаючи впровадження в практику управління новітніх підходів до оптимізації функціонування їхнього економічного механізму. Серед таких підходів провідне місце посідає підхід до інтеграції маркетингу та логістики, як концепції управління, орієнтованої на повне розуміння потреб та запитів ринку і виробників.

Сутність маркетингово-логістичного підходу до оптимізації діяльності підприємств заснована на розумінні логістики як засобу скорочення витрат, пов'язаних із управлінням матеріальними потоками, витрат на транспортування, складування, управління замовленнями, закупівлями та запасами, витрат часу на упаковку, що дозволяє підприємству вивільнити фінансові ресурси для інвестування складського обладнання, інформаційно-комп'ютерних систем, реклами, проведення науково-дослідної діяльності, а маркетинг у свою чергу є інструментом реалізації цієї логістичної стратегії і тактики.

Неабиякі перспективи для успішного впровадження даного підходу в діяльність українських підприємств створює існуюча система транспортного забезпечення країни з розвинутою мережею МТК. Адже міжнародний транспортний коридор уособлює собою не просто сукупність різних видів транспорту, що забезпечують перевезення вантажів та пасажирів, але й включає відповідну інфраструктуру, яка проводить своєчасне та якісне їх обслуговування, створюючи умов для їх

функціонування в єдиному інформаційному просторі. Саме в поширенні та розвитку мережі МТК буде забезпечуватися і реалізація логістичної складової даного підходу. Це пов'язано, перш за все, зі швидкістю, надійністю постачання товарів споживачам та оперативним забезпеченням потреби підприємства у сировині та комплектуючих.

Формуючи з одного боку позатранспортний ефект, МТК створюють передумови для оптимізації діяльності та підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняних підприємств за рахунок: зменшення транспортної складової у ціні продукції, зменшення величини обігових коштів за рахунок скорочення часу на їх доставку; скорочення рівня складських витрат за рахунок підвищення надійності доставки; зростання величини товарообігу та створення умов для використання передових техніко-технологічних досягнень.

Таким чином, впровадження маркетингово-логістичного підходу в діяльність українських підприємств з одночасною розбудовою мережі МТК на території України створить засади ефективного функціонування підприємств та формування їх довгострокової конкурентоспроможності.

УДК 656.025

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В МЕЖАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Лук'янова О.М., к.е.н., доцент,
Васильєв О.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

На даний час транспортна система України не здатна повною мірою забезпечити вимоги споживачів транспортних послуг в межах міжнародних транспортних коридорів. Внаслідок недосконалості нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не повністю забезпечується безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Усе це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, які стримують розвиток транспортної системи України, є:

— недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

— низький рівень міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури;

— слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

— повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність із виробничими, торговельними, складськими й митними технологіями;

— неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

— недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;

— відставання в реалізації державних і галузевих програм у сфері окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортно-машинобудування, розбудови державного кордону.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а й для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої ваги набуває роль транспорту в розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Усе це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які забезпечували б розвиток транспортно-дорожнього комплексу в найтіснішому поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

УДК 658.7:656.2(477)

ЩОДО ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

*Максимов В.В., д.е.н., професор
(СНУ ім. В. Даля)*

Стижке функціонування транспортної системи України є гарантією єдності економічного простору, вільного переміщення людей, товарів і послуг, розвитку конкуренції та свободи підприємництва, поліпшення умов і рівня життя населення, забезпечення цілісності та національної безпеки, інтеграції у світовий економічний простір.

Вирішення проблеми підвищення

ефективності функціонування транспортного комплексу, забезпечення координації і взаємодії в роботі різних видів транспорту, розвитку інтермодальних перевезень вантажів по міжнародних транспортних коридорів (МТК), забезпечення реалізації транзитного потенціалу України в глобальній системі МТК вимагає застосування принципово нових підходів, в основі яких закладені принципи логістики і логістичного менеджменту, пріоритетність розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, на регіональному, міжрегіональному і міжнародному рівнях.

Транспортно-логістична інфраструктура, що відповідає світовим стандартам, з відповідними мікроекономічними, національними і міжнародними характеристиками, є одним із суттєвих факторів ефективності кожної національної економіки.

Транспортно-логістична інфраструктура є сполучною ланкою між виробництвом і споживанням, обслуговує процес товароруку, створює умови для задоволення попиту, скорочення часу реалізації товарів, прискорення обороту капіталів, зниження витрат товароруку і цін, формування ефективного конкурентного середовища.

В Україні транспортно-логістична інфраструктура функціонує в умовах відокремленості і неузгодженості її елементів, роздробленості учасників ринку, що надають логістичні послуги недостатності державного і приватного фінансування стратегічних інфраструктурних проєктів. Поліпшення становища можливо шляхом проведення цілеспрямованої політики держави щодо залучення інвестицій в об'єкти логістичної інфраструктури.

Домінуючими, системоутворюючими елементами транспортно-логістичної інфраструктури повинні стати транспортні вузли, магістральні і місцеві шляхи сполучення, контейнерні та вантажопереробчі термінали, мультимодальні транспортно-логістичні центри.

Правильно організована транспортно-логістична система дозволяє скорочувати ланцюга поставок, оптимізувати товарні потоки, підвищувати маневреність поставок, тому актуалізується роль проєктування транспортно-логістичної інфраструктури на території України. В першу чергу, проводять різні економічні дослідження. Так на основі маркетингового аналізу моделюється кількість і типи транспортно-логістичних центрів, в подальшому визначаються їх оптимальні місця розміщення, види транспорту, що беруть участь у здійсненні перевезення.

Варто підкреслити, що логістична транспортна інфраструктура буде продовжувати розвиватися, це стратегічна потреба економіки. Є всі підстави очікувати й подальшого росту транзитних вантажопотоків. І якщо ми не створимо чітких логістичних механізмів взаємодії транспортних

систем, втрати будуть нести всі - і залізничники, і портовики, і вантажовласники, а головне - українська економіка. Рішення питань, пов'язаних з оптимізацією транспортної інфраструктури на перетині основних напрямків міжнародних транспортних коридорів, і поліпшення використання термінальних потужностей у регіонах України на основі створення логістичних центрів та логістичних корпорацій дозволять освоїти нові сегменти внутрішнього й міжнародного ринків транспортних послуг, підвищити якість транспортного обслуговування при здійсненні експортно-імпорتنих і транзитних перевезень.

УДК 334.012.82:656.2

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ЗА УМОВИ ІНТЕГРАЦІЇ ДО СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Маслова В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У умовах розвитку світової економіки та розширення міжнародного співробітництва транспортна логістика виступає невід'ємною складовою частиною логістики товароруку, орієнтованою на планування, організацію й управління товарно-матеріальними та супутніми потоками, та є практичним інструментом бізнесу комплексно координуючого порядку, який спрямовує всіх учасників транспортно-логістичного процесу на зв'язування у часі та просторі всіх матеріальних і супутніх потоків, що послідовно проходять стадії зберігання, транспортування, перевалки, складування, вантажопереробки та доставки готової продукції безпосереднім споживачам.

Тому за ринкової конкуренції та глобалізації світової економіки у якості пріоритетної сформувалася концепція інтегрованої логістики через об'єднання учасників системи вантажо- та товароруку, зниження супутніх витрат всього логістичного ланцюга від виробників до споживачів під час задоволення запитів клієнтів до якості товарів і послуг, а також максимізацію загального синергетичного ефекту.

Під впливом глобалізації світової економіки та розширення міжнародного співробітництва, розвитку транспортних сполучень, систем інформаційного та комунікаційного забезпечення сформувалися крупні транснаціональні корпорації. При цьому важливішим фактором економічного росту виступила інтеграція, здійснювана як на галузевому та регіональному, так і на міжгалузевому, міжрегіональному та міжнародному рівнях.

За умови широкого поширення інтеграційних процесів до числа пріоритетних напрямків транспортної політики, поряд з розвитком

технічних засобів транспорту, необхідністю оновлення його основних фондів на якісно новому рівні, впровадженням нових прогресивних технологій, інформатизацією перевізного процесу приєднуються такі напрямки, як: забезпечення координації діяльності різних видів транспорту; розвиток інтермодальних перевезень мережею міжнародних транспортних коридорів; комплексне вирішення регіональних транспортних проблем; інтеграція українського ринку транспортних послуг до світової транспортної системи.

У зв'язку з розширенням транспортної політики змінюється структура відносин транспорту та вантажовласників, причому більш конструктивною постає роль транспорту – він прийматиме активну участь в раціоналізації економічних зв'язків, організації й оптимізації товарних потоків через інтеграцію транспортних та індустріальних технологій.

Тому необхідно створення у всіх крупних транспортних вузлах і центрах вантажоутворення логістичних транспортно-розподільчих центрів і термінальних комплексів, що матимуть криті склади та площадки з відповідним технічним обладнанням, перевантажувальну техніку, диспетчерські й інформаційні системи керування транспортними потоками.

Створювані в транспортних вузлах логістичні транспортно-розподільчі й інформаційно-аналітичні центри підпорядковуватимуться логістичним центрам більш високого ієрархічного рівня – регіональним, міжрегіональним, міжнародним, що забезпечить формування транспортно-логістичних систем різного ієрархічного рівня з їх наступною інтеграцією до світового економічного простору.

При цьому більшій увазі на сучасному етапі розвитку економіки України потребують проблеми удосконалення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків України, розвиток української частини мережі міжнародних транспортних коридорів і крупних загальномережних транспортних вузлів, підвищення конкурентоспроможності українських підприємств транспорту, входження України до світової транспортної системи на базі здійснення політики міжнародної інтеграції.

Внаслідок розвитку української частини мережі міжнародних транспортних коридорів суттєво розшириться експорт українських транспортних послуг на світових ринках, перш за все, шляхом більш широкого використання транспортної інфраструктури для здійснення транзитних перевезень вантажів, що стимулюватиме підвищення попиту на української транспортної системи.

УДК 656.2

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ БЕЛОРУССКИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

*Михальченко А.А., к.т.н., доцент,
Ходоскина О.А., магистр эк.н., ассистент (БГУТ)*

Транспортная сеть и транспортные организации Республики Беларусь, как и все постсоветские транспортные системы, развивался в большей степени за счет формирования и реализации собственных целей, не учитывая международных условий развития рынка транспортных услуг. Несмотря на то, что в 1992 г. были определены важнейшие направления Критических коридоров, практически до недавнего времени все оставалось по-прежнему. Этому способствовало несколько объективных причин:

1) наследство досталось не из лучших и приходилось выполнять латание дыр – ремонтировать устройства железнодорожной инфраструктуры, обновлять подвижной состав, создавать новые технологии перевозочного процесса; 2) международные интересы определялись сугубо исходя из возможности использования подвижного состава для выполнения собственных перевозок грузов и пассажиров, что соответствовало национальным интересам государств, но практически не развивало международные перевозки; 3) национальные законодательства и финансовые системы практически оставались замкнутыми; 4) наличие узкопрофессионального эгоизма различных видов транспорта, что привело к оттоку значительной части грузовых и пассажирских перевозок на транспорт других государств.

Создание и практическое использование международных транспортных коридоров несколько изменило подход к развитию и использованию транспортной инфраструктуры и подвижного состава. Через Республику Беларусь проходят два международных транспортных коридора: № 2 «Берлин-Минск-Нижний Новгород»; № 9 «Одесса-Хельсинки» с двумя ответвлениями на Клайпеду (Литва) и Калининград (Россия). Данные коридоры стали более интенсивно использоваться, а работа в них приносит ощутимый результат всем участникам перевозочного процесса. Этому способствовало несколько практических действий в следующих областях: 1) в инфраструктурной – разработана долгосрочная международная стратегия развития железнодорожной, автомобильной и морской (портовой) инфраструктур, которая предусматривает существование в них каждым государством и привлечение иностранного капитала; разработаны международные инвестиционные проекты в транспортную инфраструктуру; разработаны новые логистические схемы перевозки

грузов и пассажиров с использованием нескольких видов транспорта; строительство новых железнодорожных и автомобильных магистралей по направлениям международных транспортных коридоров 2) в транспортной – используется новая технология перевозочного процесса с эксплуатацией специальных поездов ВИКИНГ и ЗУБР (в девятом коридоре), маршрутная скорость которых достигает 85-90 км/ч, а продолжительность прохождения границ – 35-40 мин. (при обычных перевозках 28-42 ч); совместное использование подвижного состава нескольких государств (вагонов, работающих исключительно в транспортном коридоре по кольцевым маршрутам и специализированным по ограниченной номенклатуре грузов; локомотивов, выполняющих тяговое обслуживание грузовых и пассажирских поездов на территории нескольких государств); 3) в финансовой – привлечение финансовых ресурсов мировых финансовых организаций; развитие частно-государственного партнерства, что позволяет наряду с привлечением частного капитала в инвестирование железных дорог развивать государственные вложения в инфраструктуру международных транспортных коридоров, используемую для социально-значимых перевозок (до 100 % в новой строительстве и на техническую эксплуатацию железнодорожных коммуникаций); использование двусторонних согласованных тарифов, увязанных с уровнем платежеспособности потенциальных клиентов (например, в России более высокий уровень, а в Молдове – более низкий, что в действующих условиях исключает молдавскую сторону от пользования международным коридором); использование во взаиморасчетах национальных валют без привлечения мировых резервных валют.

Результативность не оставила себя долго ожидать: для Республики Беларусь: 1) вывоз экспортных грузов стал доступен в морские порты Литвы, России и Украины; стало возможным использование Черного моря для более дешевой транспортировки нефти из Азербайджана и сжиженного газа из Туркмении; 2) получили эффективное развитие контейнерные перевозки из России (Сибирь, Урал) в Калининградскую область, страны ЕС; решены многие проблемы пассажирских перевозок (использование коридора № 9 позволило перевозить пассажиров по более дешевым тарифам из Молдовы, Украины и России – С.Петербург/Одесса/Кишинев и С.Петербург/Львов), что в итоге увеличило пассажиропоток на 25-30 % за три последние года. Естественно замечен и рост доходов, получаемых от использования международных транспортных коридоров – в 2,5-3,0 раза, а отдачи от затрат финансовых средств в их развитие составляет 128,4 \$ на 100 \$ вложений.

УДК 656.025.4(477)

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ МТК НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Розвиток транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Винятково вигідне географічне положення України, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність наукового й освітнього середовища робить нашу країну потенційно привабливою для залучення в систему Євро-Азіатських міжнародних транспортних коридорів. Це реальний крок до її повномасштабної участі у європейській інтеграції.

Розбудова системи МТК на території країни дозволяє підвищити рівень економічної незалежності та національної безпеки держави, збільшити надходження до бюджету, реконструювати національну транспортну мережу, відкрити нові можливості для регіонального розвитку, значно збільшити зовнішньоторговельні зв'язки за рахунок сучасного транспортно-технологічного комплексу.

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних договорів, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Однак на сьогоднішній день існує безліч факторів, що стримують розвиток мережі МТК на території України, серед яких слід виділити: високий рівень зносу основних фондів на всіх видах транспорту, недостатній рівень фінансування розвитку транспорту і транспортної інфраструктури, низький рівень транспортно-логістичного сервісу при організації перевезень, митне законодавство, що ускладнює процедуру перевірки і документообігу експортно-імпортних вантажоперевезень, недостатній розвиток інформаційної інфраструктури забезпечення вантажоперевезень.

Основними напрямками зниження бар'єрів у сфері МТК повинні стати: поетапна лібералізація дозвільної системи при перевезеннях пасажирів і вантажів і забезпечення свободи транзиту; уніфікація режимів перевезень пасажирів і вантажів між державами-учасниками СНГ і третіми країнами; розширення доступу до ринку транспортних послуг, здійснюване через комерційну присутність; гармонізація систем ліцензування; ухвалення єдиних підходів по розвитку конкуренції і запобіганню несумлінній конкурентній практиці; ухвалення зобов'язань про взаємне визнання сертифікатів,

дипломів і ін. стосовно транспортних засобів, водіїв і менеджерів транспортних компаній.

Важливу роль у забезпеченні розвитку МТК відіграє макрологістичний підхід, згідно якого МТК найближчого майбутнього повинні бути системою зв'язаних транспортно-розподільних логістичних вузлів, оперативної і адекватно реагуючих на потреби світової економіки і функціонуючих в глобальній логістичній мережі ланцюгів поставок або товаропровідної мережі.

Грунтуючись на основних положеннях Угоди про злагоджений розвиток міжнародних транспортних коридорів актуалізується питання створення єдиної системи управління і контролю функціонування МТК. Необхідно не тільки одержувати і обробляти дані, але і мати нагоду зворотного зв'язку і управління всіма ділянками і зонами контролю не тільки на залізничних перевезеннях, але і на інших видах транспорту.

Відставання в області інформаційного розвитку МТК робить вітчизняний транзит непрозорим і непривабливим для учасників транспортного процесу, що знижує результат, досягнутий в інших областях, навіть в таких дорогах, як інфраструктурний розвиток МТК. Стає цілком зрозумілим, що забезпечення розвитку МТК потребує реалізації нових підходів до організації системи управління на основі широкого застосування сучасних інтелектуальних транспортних систем (ІТС).

В останні 10 років словосполучення «інтелектуальні транспортні системи» (Intelligent Transportation Systems) і відповідні аббревіатури – ІТС, ITS – стали звичайними в стратегічних, політичних і програмно-цільових документах розвинутих країн.

За наявності певних відмінностей в тлумаченні поняття ІТС в різних країнах узагальнюючим може бути наступне визначення: «Інтелектуальні транспортні системи – це системна інтеграція сучасних інформаційних і комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами і користувачами, орієнтована на підвищення безпеки і ефективності транспортного процесу, комфортності для водіїв і користувачів транспорту».

ІТС дозволяють ефективно вирішити ключові проблеми використання наземних суспільних інфраструктур, серед яких головними є: забезпечення істотне підвищення безпеки дорожнього руху; боротьба із затримками транспортних засобів і заторами в транспортних сітках всіх видів транспорту; підвищення продуктивності інтермодальної транспортної системи.

Загалом Україні потрібна ефективна стратегія управління транспортним комплексом як цілісною виробничо-економічною системою, яка має базуватися на комплексному підході та на принципі

ієрархії пріоритетності цілей, ієрархії загальних національних і локальних (галузевих) пріоритетів.

Всі зазначені чинники забезпечення розвитку МТК є складовими єдиної мети – відродити Україну як транспортну державу, що займе у світі своє вигідне положення.

УДК 656.21

АНАЛІЗ ВПЛИВУ ПРОСТОЮ МІЖНАРОДНОГО ВАГОНОПОТОКУ НА ОБОРОТ ВАГОНІВ

Пестременко-Скрипка О.С., асистент (УкрДАЗТ)

Нові введення в технологію роботи станції, після надання їй статусу прикордонної передавальної, спричинили простій транзитних вагонів на станції і, як результат збільшення тривалості обороту вагонів та затримку в терміні доставки експортно-імпортних вантажів в далеке і ближнє зарубіжжя. До основних операцій з технічного та комерційного огляду додатково додався прикордонний, митний, екологічний, ветеринарний, фітосанітарний та санітарно-епідеміологічний контроль, також значно збільшилося число операцій, що пов'язані з обробкою документів прикордонТЕКом, конторою породачу та митним контролем.

Для визначення ступеня взаємозв'язку між оборотом вагонів по залізниці та середньодобовим простоем вагонів, що були затримані на прикордонних передавальних станціях був використаний кореляційний аналіз. Коефіцієнт кореляції показав, що при збільшенні величини простою затриманих вагонів збільшується тривалість обороту через прямо пропорційну залежність між цими величинами.

З метою прискорення роботи пунктів пропуску і скорочення часу простою поїздів необхідно удосконалювати та приводити до єдиних стандартів технологію роботи пунктів пропуску, упроваджувати використання електронної інформації і документообігу в процес перевезення вантажів.

Для забезпечення ефективного використання технічних засобів станції, якісного виконання функцій з приймання та відправлення поїздів з найменшим часом перебування вагонів на станції та збереження вантажів необхідно розробити типовий технологічний процес (ТП) роботи прикордонних передавальних станцій, в якому буде чітко визначено організацію роботи робітників станції та контролюючих організацій.

УДК 656.07(477)

**ОСОБЛИВОСТІ МОТИВАЦІЙНОГО
УПРАВЛІННЯ В УМОВАХ РОЗВИТКУ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ
КОРИДОРІВ**

Польова В.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Одним з найважливіших факторів розвитку транспортної інфраструктури України в умовах глобалізації та інтеграції країн в єдиний економічний простір є розвиток міжнародних транспортних коридорів. Перспектива участі України в якості євразійського з'єднуючого мосту може стати для країни фактором зміцнення своїх позицій у світовій економіці. Все це неминує має супроводжуватися впровадженням єдиних технологій, єдиного (міжнародного) скоординованого процесу перевезень, утворенням мультинаціональних підприємств інфраструктури залізничного транспорту, а також науково-технологічних парків, які б об'єднували у своєму середовищі працівників з різних країн. Такі умови породжують необхідність вивчення і врахування в процесі трудової діяльності соціокультурних особливостей ставлення людей до праці та мотивації. Тому керівникам підприємств, що обслуговують або мають тісний (партнерський) взаємозв'язок з міжнародними транспортними коридорами, найвагоміші з яких, як відомо, проходять майже через весь євразійський континент, повинні знати та враховувати приналежність своїх працівників, постачальників, партнерів до різних соціокультурних систем. Адже, наприклад, тільки один транспортний коридор «Європа — Азія» перетинає такі країни, як Німеччина, Італія, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай.

Комплексне вивчення культурного, ментального, релігійного впливу на сферу праці є необхідним, адже під дією саме цих факторів зароджуються та укорінюються світогляд, способи мислення та сприйняття, розуміння головних цінностей в житті, а разом із ними відбувається формування особливостей ставлення до праці та головних чинників, що її мотивують.

Незважаючи на збіг деяких основних потреб, їх пріоритетність (ієрархія) та причини їх виникнення у представників різних народів і культур формуються по-різному. Східні культури більш орієнтовані на потреби суспільства, а західні - на індивідуальні. Ієрархія, що відображає потреби китайців, включає, наприклад, чотири рівні і виглядає наступним чином: потреби в приналежності; фізіологічні потреби; потреби в безпеці; потреби в самореалізації. При цьому піраміда західного співробітника включає потреби в

наступному порядку: фізіологічні потреби, потреби безпеки, соціалізації, статусу та самореалізації. Проблема порівнянь власної результативності та трудового внеску з результативністю і внеском співробітників, що виконують аналогічну роботу у східних культурах може не виникати, якщо співробітник, з яким можливо таке порівняння, старший і досвідченіший. Потреба в особистих досягненнях, успіху, в зростанні також по-різному сприймається представниками різних культур. Якщо для представника західної культури дана потреба асоціюється з індивідуальними досягненнями, кар'єрним ростом та успішною соціалізацією, то японський співробітник, керуючись базовим принципом гармонії групових і корпоративних інтересів, буде пов'язувати дану потребу з колективними досягненнями та успіхом субкультури в цілому. Представники латиноамериканських держав дану потребу пов'язують із сімейними цінностями, а індуси - з духовним вдосконаленням. Представники різних культур по-різному оцінюють реальність поставленої мети і свою власну роль у даному процесі, а також роль таких факторів, як доля і зовнішнє середовище. Відомо, що мета для представників західних культур може бути найсильнішим мотиватором, для східних культур значимість даного чинника значно знижується.

Так, особливістю східнослов'янської (православної) трудової етики є принципова відсутність спрямованості на максимізацію ефектів і взагалі на отримання суто раціональних, очевидних ефектів. Замість цього трудова діяльність спрямована на досягнення доцільної єдності, пошук, втілення через працю, справу сенсу буття, спрямована на особистість - її гармонійний розвиток (духу, душі, тіла) та на цілісність, єдність, мир у суспільстві. Ієрархія цінностей і потреб, відповідно мотивів трудової діяльності людини йде від духовного до душевного і тілесного рівня, від служіння Богу, потім суспільству, Вітчизні і тільки потім власній родині і собі. І вся система мотивації - центральна складова системи управління, будується у відповідності саме з цією ієрархією.

Наведені кілька прикладів підтверджують складність завдання ефективного мотивування представників мультинаціонального і мультикультурного колективу, рішення якого цілком і повністю залежить від детального вивчення керівниками та спеціалістами в управлінні персоналом особливостей представників кожної з націй і культур, моніторингу трудової та організаційної ситуації, тому що мотивація в такому колективі, безумовно, дуже багатогранна та складна.

УДК 339.92:656.2

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО УНІФІКАЦІЇ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ

Реброва А.Ю., асистент (ДонІЗТ)

Процеси глобалізації та міжнародної інтеграції стимулюють «фізичну» (функціональну) та інституціональну інтеграцію транспортних систем, призводять до уніфікації процесів управління, інформаційного забезпечення, регулювання та розвитку.

Ці закономірності визначають цілі та напрямки транспортної політики, враховують глобальні орієнтири в галузі транспортних технологій, сприяють розвитку відповідних пріоритетів. Неучасть чи відставання від глобальної інтеграції не допускається, бо глобалізація чи глобальна інтеграція відповідає трансформаціям світового господарства, глобальним вимогам в галузі транспорту та впливає на зміни інформаційного механізму господарювання, тому залишати ці питання без уваги не можна.

Уніфікація перевізного процесу передбачає інтеграцію транспортних систем декількох країн та міжнародних транспортних конвенцій, основною метою якої є ліквідація перешкод при транспортуванні різних видів вантажів та пасажирів.

Характерними особливостями залізничного транспорту є те, що здійснюючи міжнародні перевезення він перетинає кордони багатьох країн, це потребує розробки однакових для різних держав уніфікованих принципів перевізного процесу для даного виду транспорту.

В Україні процес уніфікації залізничних перевезень характеризується позитивними та негативними ознаками.

Головними позитивними ознаками уніфікації залізничних перевезень України є:

- 1) Інтеграція залізничного транспорту з іншими видами транспорту.
- 2) Співпраця з міжнародними організаціями.
- 3) Розробка заходів щодо удосконалення тарифної політики.
- 4) Євроінтеграційний курс за рахунок спільних інвестиційних проектів.
- 5) Впровадження уніфікованого електронного документообороту.
- 6) Впровадження Програми електрифікації залізниць на 2011-2016 роки.

Ознаками, які негативно впливають та обмежують процес уніфікації залізничних перевезень України є:

- 1) Наявність політичних та управлінських непорозумінь.
- 2) Тривалий процес реформування залізничної галузі.
- 3) Великий рівень зносу основних фондів та

низька ефективність транспортної інфраструктури.

4) Застосування перевантажувальних технологій через наявність колій різного стандарту, які вимагають значних витрат часу, праці та енергетичних ресурсів, виникають проблеми зі схоронністю вантажів і збереженістю рухомого складу, а також при перевантаженні небезпечних вантажів існує потенційна загроза техногенних катастроф.

5) Наявність митних бар'єрів.

Зараз, важливішим завданням України є входження у трансконтинентальні комунікації, тобто зближення транспортної системи України з транспортними системами інших країн та участь у міжнародних транспортних конвенцій, для здійснення безперервного перевезення різних видів вантажів та пасажирів. Для залізничного транспорту України уніфікація перевізного процесу є також основним стратегічним напрямком при реалізації інтеграційної стратегії розвитку залізничної галузі у найближчий перспективі. Тому наша держава разом з Укрзалізницею повинні вирішувати складності цього процесу, які носять управлінський та політичний характер, негативно впливаючи на тривалість процесу реформування залізничної галузі, великий рівень зносу основних фондів та низьку ефективність транспортної інфраструктури, наявність колій різного стандарту і митних бар'єрів.

УДК 656.212.5

НЕОБХІДНІСТЬ СТВОРЕННЯ ІНТЕГРОВАНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЦЕНТРІВ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ

Саяпін О.С., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)

Для підвищення стійкості функціонування залізничного транспорту в даний час необхідно вирішити задачі по вдосконаленню управління перевізним процесом, підвищенню прибутковості галузі і залученню інвестицій. Особливе значення в умовах конкуренції має пошук нових форм інтеграції залізничного та інших видів транспорту, митних органів, експедиторів, вантажовласників та інших учасників логістичного ланцюга доставки вантажів.

В умовах розвитку ринкових відносин для транспортних підприємств основною метою діяльності є якісне обслуговування вантажовласників - споживачів транспортної продукції. Потреба у врахуванні їх інтересів, з одного боку, і прагнення підвищити конкурентоспроможність залізничних перевезень - з іншої, вимагають застосування сучасних технологій і принципів логістики.

Нині в залізничній галузі проводиться низка змін, як в організаційній структурі, так і в технологічному і технічному плані. Ці зміни обумовлені необхідністю застосування технологій

доставки вантажів «від дверей до дверей», «точно в строк» та інших за рахунок застосування переважно контейнерних і комбінованих перевезень, технологічних маршрутів та інших сучасних способів транспортування.

Перспективним напрямом розвитку залізничної галузі є застосування принципів логістики і розробка концепції створення системи інтегрованих транспортних центрів на базі інфраструктури залізничного транспорту. Комплексними чинниками, які формують об'єктивні передумови формування інтегрованих систем логістичного обслуговування є: впровадження інформаційних технологій, організація інформаційно-логістичного супроводу вантажів, впровадження логістичних технологій загального управління якістю, розвиток термінальних технологій доставки вантажів, впровадження електронного документообігу тощо.

Інтегровані транспортні центри (ІТЦ) є функціональними елементами логістичної системи транспортного вузла, ланкою логістичного ланцюга по доставці вантажів між постачальником і споживачем. Вони також є стиковими пунктами, в яких здійснюється координація і взаємодія видів транспорту, відбувається концентрація вантажопотоків і їх подальший розподіл за споживачами.

Головна задача ІТЦ - розширення комплексу транспортно-логістичних послуг і зниження їх вартості за рахунок концентрації в єдиному центрі, а також інтеграції різних видів логістичного сервісу на основі створення спільних підприємств на корпоративній основі.

Для перетворення інфраструктури залізничного транспорту в інтегрований центр логістичного обслуговування, необхідно застосування нових підходів, таких як реінжиніринг, застосування принципів логістичного управління, удосконалення і при необхідності реорганізація існуючих потужностей вантажних терміналів.

Основним ІТЦ є здійснення інтегрованої системи доставки вантажів, в якій він має роль організатора процесу доставки і частково учасника перевізного процесу. Вантажовласник укладає договір перевезення тільки з організатором системи доставки, що дозволяє звільнити його від необхідності вступу до численних договірних відносин з різного роду транспортними підприємствами.

Таким чином, впровадження даної технології дозволить отримати такі принципові результати:

- підвищити виробничо-економічну ефективність і конкурентоспроможність залізничного транспорту;
- підвищити якість обслуговування;
- зменшити транспортну складову в кінцевій вартості продукції вітчизняних виробників, тим самим підвищити їх конкурентоспроможність на світовому ринку;
- модернізувати транспортну інфраструктуру залізничної галузі;

– сформувати єдиний інформаційний міжгалузевий простір тощо.

УДК 625.078.1

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПРИПОРТОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛІВ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Світлична С.О., аспірант (УкрДАЗТ)

Ефективна реалізація транзитного потенціалу нашої держави, підвищення конкурентоспроможності усіх видів транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг є в числі цілей та пріоритетів Транспортної стратегії до 2020 року. Однак за даними офіційного сайту Державної служби статистики України в післякризовий період спостерігаються тривожні цифри зменшення усіх видів перевезень у тому числі імпорту та транзиту, як залізничним так і морським, автомобільним транспортом.

Важливу роль у здійсненні зовнішньоторговельних перевезень виконує злагоджена співпраця залізничного та морського транспорту, які взаємодіють у потужному секторі транспортного ринку – припортовому транспортному вузлі (ПТВ). Звертаючи увагу на переробку міжнародних вантажів у морських торговельних портах (МТП), відправлених із різних країн світу, можна спостерігати, що значна частина імпортного вантажу надходить з країн Азії та Америки, транзит – це країни СНД, при цьому задіяні міжнародні транспортні коридори (МТК), які проходять через територію нашої держави.

Сьогодні у більшості припортових транспортних вузлів України склалася не найкраща ситуація стосовно некоординованої взаємодії суміжних видів транспорту. Навіть крупні українські порти, які першочергово зорієнтовані на імпорт та транзит вантажів зазнають збитків через відсутність синхронізації дій учасників перевезень, що у свою чергу не може сприяти залученню міжнародних вантажопотоків. Також стримуючим фактором у роботі ПТВ стає проблема нестачі пропускну та переробної спроможності припортових залізничних станцій (ПЗС), які наразі працюють на межі своїх можливостей.

Програмою комплексного розвитку залізничної інфраструктури портових переробних комплексів, припортових станцій та підходів до них до 2015 року передбачено реалізацію проектів по будівництву, ремонту та реконструкції припортових станцій на суму капіталовкладень 6,7 млрд. грн (за рахунок залізниці 426 млн. грн), що буде сприяти збільшенню об'єму перевезень експортних та транзитних вантажопотоків до 18-25 млн. тонн за рік.

Згідно зазначеній галузевій Програмі у 2010 році Укрзалізниця вже спрямувала на розбудову

залізничної інфраструктури в напрямку портів значні кошти, а саме понад 200 млн. грн. На теперішній час після прийняття зазначених документів та поступової їх реалізації значних змін у розвитку ПЗС не відбулося. Тим часом МТП власними силами чи приватних інвесторів реалізують проекти по розширенню та реконструкції складів, причалів, вантажних фронтів, навіть цілих терміналів і тим самим мають велику перевагу у зростанні переробної спроможності.

З усього вище наведеного слідує те, що доки не відбудеться значних змін у розвитку залізничних припортових станцій, доти розвиток ПТВ буде відбуватися в одноосібному порядку, з боку портів.

УДК 658.7(477+470)

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ВОСТОЧНОГО РЕГИОНА КАК ОСНОВА УКРАИНСКО-РОССИЙСКОГО ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

*Слепцов С.В., генеральный директор
(ИГК «Союз-Инвест»)*

Структурные сдвиги, характеризующие процессы мирового производства и международной торговли, способствуют интенсификации товаротранспортных потоков в направлении Европа-Азия, открывая новые возможности для реализации транзитного потенциала Украины. Даже по пессимистическим прогнозам в долгосрочной перспективе прирост объема грузоперевозок в этом направлении может увеличиться более чем в три раза, потенциально создавая условия для увеличения транзита через Украину в объемах более чем 150 млн. тонн. в год.

Именно тот факт, что Украина по своему транзитному потенциалу занимает одно из первых мест в Европе, требует принятия комплексных системных мер по разработке и проведению эффективной транспортной политики, определяющую роль в реализации которой вынуждены будут сыграть факторы сотрудничества с Россией.

Экономическое сотрудничество Украины и России уже десятки лет базируется на нескольких главенствующих принципах, наиболее весомыми среди которых выступают динамика внешней торговли и транспортировка грузов по территории Украины. Однако в силу ряда политических и экономических причин степень такого взаимодействия постепенно уменьшается, тормозя развитие трансграничного сотрудничества не только в этих направлениях, но и отдаляя технологически единые государства друг от друга, отрицательно сказываясь на инновационной активности предприятий, технологической восприимчивости и технико-

технологическом уровне их производств.

Главные причины наблюдаемых тенденций кроются в недоиспользовании организационно-ресурсного потенциала научно-технологической кооперации и транспортного потенциала коридора «Европа-Азия», требующих применения логистических подходов в создании условий для их реализации. В связи с этим возникает необходимость активизации сотрудничества в области формирования интеллектуальных транспортно-логистических систем, реализуемых за счет развития транспортно-логистических центров в приграничной территории с Россией, как наиболее привлекательной промышленно-сельскохозяйственной территории, располагающей стратегически важным для Украины и России производственным потенциалом.

В основе модели функционирования ТЛЦ находится принцип снижения транспортно-логистических издержек за счет создания условий для реализации целого спектра логистических услуг по обслуживанию грузов, обеспечивающих их доставку от «двери до двери» с участием железнодорожной составляющей и организацией маршрутных поездов в комбинированном сообщении. Такого рода ТЛЦ будет представлять собой не просто многофункциональный терминальный комплекс, размещаемый в узлах транспортной сети, выполняющий функции распределительного центра и обеспечивающий взаимодействие автомобильного и железнодорожного транспорта, осуществляющий погрузочно-разгрузочные работы, выполнение таможенных операций, перевалку, хранение, экспедирование и переадресовку грузов. В первую очередь, мощности такого центра будут концентрироваться на индустриальной зоне, сформированной на базе промышленных предприятий Харьковской и Белгородской областей, связанных между собой единой инженерно-технической и транспортной инфраструктурой. В целом социально-экономическая значимость создания этих ТЛЦ обосновывается следующим:

во-первых, создание центра на основе мощного производственного потенциала будет обеспечивать реконструкцию и модернизацию транспортных коммуникаций, развитие и эффективное функционирование транспортно-складской инфраструктуры, обслуживающей мультимодальные перевозки внешнеторговых грузов из Китая в Европу, способствуя реализации транзитного потенциала Украины;

во-вторых, установление кооперационных отношений в пределах ТЛЦ будет способствовать и развитию промышленного сектора, создавая благоприятные условия для формирования инновационных структур в виде технопарков или инкубаторов;

в-третьих, привлечение инвестиций на реализацию проекта по созданию ТЛЦ приведет к оживлению хозяйственной деятельности в регионах

его формирования, способствуя созданию дополнительного количества новых рабочих мест и развитию современной социальной инфраструктуры; в-четвертых, созданием центра будет обеспечено значительный вклад в развитие науки и образования обеих стран путем обмена опытом и содействия повышению уровня квалификации специалистов, задействованных в деятельности ТЛЦ.

Таким образом, ТЛЦ на приграничной территории с Россией будет способствовать не только эффективному функционированию транспортной, промышленной и терминально-складской инфраструктуры, но и выступать своеобразным средством активизации украинско-российского сотрудничества в производственной и научно-исследовательских сферах, в области обмена и накопления научно-технического потенциала этих стран, создавая предпосылки возрождения статуса Украины, как транзитного государства.

УДК 656.615

ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

Сотниченко Л.Л., к.э.н., доцент (ОНМА)

Информационное обеспечение транспортной логистики с точки зрения интегрированного подхода к проблемам транспортирования наиболее эффективно позволяет реализовывать цели бизнеса. На максимизацию прибыли будут влиять такие факторы, как конкурентная позиция (позиционирование), транспортные тарифы, издержки товародвижения и структура взаимодействия предприятий. Информационное обеспечение нацелено на эффективность и своевременность поставок, выбор между производством продукции или ее приобретением у поставщиков, предотвращение нерациональных потерь ресурсов.

Информационное обеспечение транспортной логистики (ИОТЛ) направлено на достижение качественного обслуживания потребителей на основе интеграции ключевых компетенций логистики. Успехи в каждой из указанных сфер имеют смысл только в том случае, если они обеспечивают повышение общей эффективности транспортно-логистических процессов.

Использование электроники позволяет снизить издержки транспортировки благодаря более эффективному управлению информационными потоками, увеличению их скорости и координации. Понятие "информационный ресурс" является экономической категорией. Поэтому логистическая информация рассматривается как существенный ресурс в обеспечении деятельности транспортных и связанных с ним предприятий. Таким образом, информация рассматривается нами в качестве

важнейшего стратегического ресурса транспортной логистики.

В результате взаимодействия информационных технологий и информационных ресурсов создается новая логистическая информация, которая передается в распоряжение пользователей - менеджеров по логистике. Предприятия, объединенные в цепочку, заинтересованы в получении своевременной и точной информации на всех уровнях управления. Полученная при этом логистическая информация рассматривается как ресурс, самостоятельный фактор транспортно-перевозочной деятельности.

Основное внимание должно быть уделено изучению структуры ресурса и его использования, включая воздействие на динамику изменения логистических затрат. Информационное обеспечение через инструменты информационной интеграции охватывает стратегический, тактический и оперативный уровни деятельности предприятия (альянса). Главная цель - целенаправленное использование логистической информации как ресурса в транспортно-логистической цепочке.

Важнейшим индикатором полноты и качества информационных ресурсов в транспортной логистике является степень удовлетворенности запросов потребителей на перевозку грузов.

Создание системы ИОТЛ - важное стратегическое решение, требующее от логистических менеджеров комплексного учета технологических, экономических, организационных и социально-психологических особенностей ее развития. Отношение к логистической информации как к ресурсу означает, что по аналогии с использованием других ресурсов должен быть создан эффективный механизм управления им на базе единых стандартов информационного обеспечения. Повышение эффективности логистических транспортных потоков в первую очередь зависит от формирования системы их информационным обеспечением.

УДК 338.47:656.2(477)

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Степанский Г.Е., президент АО «Укртранскор»

Международная торговля транспортными услугами является неотъемлемой и важнейшей частью международной торговли услугами. Сама внешняя торговля неразрывно связана с деятельностью международного транспорта. При этом опережающие темпы становления и развития международных транспортных систем часто стимулируют развитие отдельных регионов и стран в целом.

Во многих странах мира экспорт транспортных услуг считается одним из важнейших

экспортных отраслей национальной экономики. Страны Балтии, Центральной и Восточной Европы, среди которых следует выделить Польшу, Словакию, Венгрию, Литву, формируют от 20% до 35% своего ВВП за счет доходов от грузового железнодорожного транзита.

Украина, учитывая свое геополитическое положение и постоянные тенденции роста ВВП, должно выделить основные направления развития транспортной отрасли и объявить ее приоритетной сферой экономики, иначе, учитывая инвертность отрасли в наращивании объемов транспортной работы, а особенно, большие сроки службы транспортных объектов, государство в ближайшие 4-5 лет окажется перед реальной невозможностью дальнейшего экономического развития.

Следует отметить, что сегодня немного активизировалось решение вышеупомянутых вопросов после визита Президента Украины в Китай и его встреч с Президентами Казахстана и Азербайджана, где обсуждалась возможность совместного участия в строительстве магистрали «Лиссабон-Шанхай»

Указом Президента Украины № 895/2010 от 8 сентября 2010 года относительно определения приоритетных направлений развития транспортной отрасли Украины, было определено четыре направления из которых: «Новая инфраструктура» (проекты, направленные на поднятие транзитного потенциала Украины)».

Стимулом для этого стало определение английским институтом RENDEL коэффициента транзитности территорий государств континента. Украина имеет самый высокий коэффициент - 3,11 и, благодаря своему удобному геополитическому расположению на континенте, может стать транспортным центром Евразии и зарабатывать огромные средства за транзит через свою территорию.

Особое значение приобретает предложенный Национальный проект в свете последних политико-экономических тенденций на континенте. Руководство России развернуло кампанию по созданию Евразийского союза и предлагает Украине вступление в этот союз. Уже созданное объединение БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай и ЮАР), три члена которого заинтересованные в строительстве трансконтинентальной магистрали и уже конкурируют за доминирование на этой магистрали.

Украина, благодаря своему геополитическому расположению и имея Закон Украины «О Генеральной схеме планирования территории Украины», которым утвержденная схема новых магистралей, и интеллектуальную собственность на эти разработки, должна немедленно юридически закрепить за собой права на эту схему через принятие официального решения на уровне Правительства.

Экономическая целесообразность строительства этой магистрали не вызывает сомнений,

поскольку быстро возрастающий товарооборот между Европой и юго-восточными регионами в основном базируется на морских перевозках, что занимает много времени и имеет значительные риски безопасности перевозок и сохранение грузов. Если будет создана такая трансконтинентальная магистраль, то будет 70-75% переориентации грузопотоков за счет в пять-шесть раз большей скорости транспортировки грузов с высоким уровнем безопасности и отсутствия перевалки грузов с морского транспорта на сухопутный.

Значительно увеличатся и пассажиропотоки, которые дадут значительные прибыли туристическим отраслям экономики этих регионов.

Заслуживает внимания комплексный подход проекта к строительству магистралей с одновременным стимулированием инвесторов к развертыванию хозяйственной деятельности в зоне прохождения новых транспортных магистралей, что оказывает содействие развитию близлежащих территорий и создает дополнительные рабочие места.

Благоприятным является и создание инфраструктуры магистралей двойного действия, которая будет обслуживать не только магистрали но и близкие территории.

Важна и экологическая направленность проекта. При стабильных скоростях движения транспорта на 30-35% уменьшаются вредные выбросы в атмосферу. Предполагается обязательное создание защитных лесных полос, водоотвод с обязательной очисткой, антишумовые сооружения, проходы для местной фауны и т.д.

УДК 658.5:656.025.4(477)

РОЗВИТОК ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМОК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗБУДОВИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

*Токмакова І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ),
Олійник О.М., інженер (Південна залізниця)*

Україна має надзвичайно вигідне транзитне становище, а саме через її територію проходять чотири ПСК (№ 3, 5, 7, 9); чотири ТККТ (ЕАТК "TRACEKA", "Європа - Азія", "Балтика - Чорне море", Чорноморське транспортне кільце); Україна належить до Чорноморської пан'європейської транспортної зони (Black Sea PETGA), що виокремлена як пріоритетна в ЄС. У зв'язку з зазначеним потребують реалізації проекти участі України в європейській транспортно-логістичній інтеграції через створення мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК) і

логістичних центрів.

МТК мають важливе значення для країни. Це оцінюється не тільки з точки зору комерційної вигоди, але з більш широких позицій національної безпеки, таких її складових, як: військова, економічна, промислова, технологічна, продовольча, демографічна. Прямими функціями МТК є обслуговування експортно-імпортних перевезень, а також міжнародного транзиту. Всі інші прояви є мультиплікативним ефектом при спільному впливі міжнародних і національних транспортних коридорів на складові національної безпеки.

Головна роль в формуванні та функціонуванні мережі МТК на території України відводиться підприємствам залізничного транспорту, що володіють значним потенціалом в даному напрямку.

Для забезпечення розвитку МТК потребують вирішення багаточисленні проблеми, серед яких найважливішого значення набувають питання створення інтелектуальних транспортних систем як магістральний напрямком ефективного роботи МТК в найближчій перспективі.

Зазначене обумовлює актуалізацію управління формуванням відповідного поставленим завданням інтелектуального капіталу на підприємствах залізничної галузі.

Інтелектуальний капітал підприємств залізничного транспорту — це інтелектуальне багатство, що зумовлює творчі можливості підприємств по створенню і реалізації інтелектуальної і інноваційної транспортної продукції. При цьому інтелектуальний капітал включає дві основні складові: кадровий капітал і інтелектуальна власність. У свою чергу кадровий капітал включає людські активи й структурні активи, а інтелектуальна власність складається з об'єктів промислової власності, об'єктів авторського права і ноу-хау і розподіляється по двох групах нематеріальних активів: продуктивні інтелектуальні активи; маркетингові інтелектуальні активи.

Управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного транспорту не повинно дублювати функції маркетингу, фінансового і виробничого управління, управління персоналом і НДДКР, а є організацією і плануванням внутрішніх інформаційних потоків, проектуванням і формуванням баз знань, аналізом і оцінкою реальної вартості інтелектуальних продуктів, підготовкою і виведенням інтелектуальних продуктів підприємств в ринковий оборот.

Вищесказане припускає необхідність формування система управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного транспорту, що складається з чотирьох підсистем:

- підсистеми формування, задачі функціонування якої полягають у визначенні потреби в знаннях, можливості їх створіння, придбання і передачі, збільшення частки явних знань.

- підсистеми зберігання і захисту, покликаною забезпечувати збір, систематизацію, зберігання і забезпечення швидкого доступу до існуючих знань, а також захист об'єктів інтелектуальної власності і комерційної таємниці.

- підсистеми розповсюдження, що забезпечує створення умов для ефективного обміну знаннями, адаптація і навчання співробітників, підвищення ефективності за рахунок організації командної роботи, розподіл знань по структурних підрозділах підприємства.

- підсистеми використання інтелектуального капіталу, що забезпечує практичне використання інтелектуального капіталу.

Управління інтелектуальним капіталом повинне здійснюється в рамках загальної стратегії розвитку, що включає напрями науково-технологічного розвитку, формування і вдосконалення організаційної корпоративної структури, комерціалізації інтелектуального продукту, забезпечення надійного використання інтелектуальної власності, створення умов відтворення, мотивації і управління людських ресурсів.

Інтегральною метою управління інтелектуальним капіталом на підприємствах залізничного транспорту повинен стати інноваційний розвиток галузі на основі формування інтелектуальних транспортних систем, їх активне впровадження в систему міжнародних транспортних мереж, що проходять по території України.

УДК 656.07

ДОЦІЛЬНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ У ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ

Чеклов В.Ф., к.т.н., доцент (ДонІЗТ)

Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) - галузеві кластери, кінцевою продукцією яких є транспортно-логістичні послуги у вантажному або пасажирському секторі.

Транспортно-логістичні кластери включають комплекс інфраструктури компаній-виробників та компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів, а також логістичні, складські комплекси та інші. Загалом транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах, що мають суттєвий транзитний потенціал.

Домінуюче положення кластера на ринку не має нічого спільного з монополією, так як кластер - не організація, а безліч організацій, які знаходяться між собою як у відносинах кооперації, так і у відносинах конкуренції.

Транспортно-логістичні кластери відносяться до однієї з трьох категорій:

- портові;
- прикордонні;
- територіальні.

Портові ТЛК формуються на основі морських портів або колоній портів. Портові ТЛК, внаслідок маргінальної ролі морських пасажирських перевезень (туристичних), позиціоновані у вантажному секторі. При цьому пасажирські морські порти можуть бути складовими частинами портових ТЛК. Річкові порти, внаслідок загального зниження ролі внутрішніх водних шляхів і річкового транспорту, в наш час не є основою для формування ТЛК, але можуть бути важливою складовою частиною територіальних ТЛК. Виняток становлять порти, розташовані на внутрішніх водних шляхах, але доступні для морських суден, що функціонально є морськими портами.

Прикордонні ТЛК формуються на основі транспортних вузлів на перетинах великих міжнародних транспортних коридорів з державними кордонами. Прикордонні ТЛК мають вантажну спеціалізацію.

Регіональні ТЛК формуються на основі транспортних систем середніх і великих міст, а також міських агломерацій. В територіальних ТЛК присутні пасажирський та вантажний сектори. Частково два сектори функціонують на загальній інфраструктурі, в той же час кожен сектор має спеціалізовану інфраструктуру.

Прикордонні і регіональні ТЛК можуть бути об'єднані в категорію внутрішньоконтинентальних ТЛК.

Специфіка транспортно-логістичного кластера полягає в тому, що діяльність підприємств, що входять до нього прямо пов'язана з підприємствами інших кластерів.

Метою формування логістичного кластеру є залучення конкурентних переваг певній території за допомогою спільного використання взаємозалежними видами діяльності спільних ресурсів, спрощення доступу до інноваційних технологій, мобілізації матеріальних та нематеріальних активів і зниження транзакційних витрат взаємодії за рахунок збільшення довіри між учасниками.

УДК 338.47:656.2 (498)

ДОСВІД РУМУНІЇ У РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ ВЛАСНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Чуприна Ю.Ю., асистент (УкрДАЗТ)

Загальновідомо, що сучасна і стійка транспортна інфраструктура є «двигуном» розвитку національних економік, що сприяють таким чином розвитку економічних дій, підвищенню

конкурентоспроможності та інтеграції національних економік у світову економіку. Цікавим є досвід нашого сусіда – Румунії в організації й використання потенціалу наявних транспортних коридорів.

Потенціал Румунії щодо полегшення євроазійських перевезень в принципі забезпечений вигодами конкурентоспроможності, а саме з'єднанням національної мережі транспортної інфраструктури, автодоріг, залізничних та внутрішніх водних шляхів і не в останню чергу морської транспортної інфраструктури з трансєвропейськими транспортними мережами ТЕК-Т. Таким чином, завдяки своєму географічно вигідному положенню Румунія являє собою одну з вузлових точок, через яку може забезпечуватися зв'язок між державами Європейського Союзу з одного боку і державами, які є Сторонами Основної Угоди, з іншого боку, за допомогою транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА), який стикується на території Румунії.

Сьогодні Румунія активним чином проводить політику доступності для комерційних і економічних зв'язків зі своїми сусідами – державами-членами Європейського Союзу та державами Чорноморського басейну. Тому є важливим, щоб своя транспортна мережа відповідала стандартам, які б відповідали ефективним потребам перевезень. У цьому контексті уряд країни отримав підтримку міжнародних фінансових інститутів і Європейської Комісії з фінансування проектів в галузі транспорту, які пропонують сприяти інтенсифікації докладених зусиль до теперішнього часу з цілю ефективності роботи транспортного сектору, одночасно з адаптуванням його до нових потреб, обумовлених ринковою економікою та інтеграцією в Європейський Союз. Головні проекти з інфраструктури із зовнішнім фінансуванням для регіону:

- реабілітація залізниці Бухарест - Констанца - проект, фінансований Японським Банком Міжнародної Співпраці та Європейською Комісією;
- будівництво автодороги Бухарест - Констанца - проект, фінансований Інвестиційним Європейським Банком;
- будівництво об'їзної автодороги в місті Констанца;
- будівництво терміналу для барж в порту Констанца - проект, фінансований Європейським Банком Реконструкції та Розвитку;
- проект покращення навігаційних умов по річці Дунай.

Всі ці проекти співфінансуються урядом Румунії.

Значення, яке надає уряд Румунії розвитку Загальноєвропейського транспортного коридору № 4, впливає з численних проектів, які цілком покривають ділянку на території Румунії. На даному етапі на всіх секторах (у тому числі автодорожньому та залізничному) було вжито заходів щодо прискорення здійснення проектів, які знаходяться на різних етапах підготовки і виконанні.

Проектами, які знаходяться на стадії імplementації є: Кільце Арад і Арад - Тімішуоара - на рівні автодорожньої магістралі; автодорожня магістраль Діва - Орештіє; обхідний варіант міста Сібіу; обхідний варіант міста Пітешть і автодорожня магістраль ділянок Дrajна - Фетешті і Фетешті - Чорнавода.

У тому, що стосується залізничної складової, проектами, що знаходяться на стадії імplementації, є: реабілітація залізничної лінії Бухарест Північ - Беняса, Фетешті - Констанца; реабілітація залізничної лінії Бухарест - Беняса, Фундуля - Фетешті та реабілітація залізничної лінії Кемпіна - Передял.

На даному етапі автодорожня складова цього коридору завершена на ділянці Бухарест - Дrajна (97,3 км), а на залізничній складовій завершено ділянку Бухарест - Кемпіна (90 км).

Враховуючи той факт, що 47% судноплавної ділянки річки Дунай належить Румунії та, що цей внутрішній навігаційний шлях не використано на рівні його можливостей, Міністерство Транспорту, Будівництва та Туризму надає особливого значення розвитку ділянки на Загальноєвропейській транспортному коридорі - Дунаю, який проходить по території Румунії. У цьому зв'язку, проекти знаходяться на стадії реалізації і ті, які будуть впроваджені в найближчому майбутньому і будуть сприяти розвитку вантажного і пасажирського річкового трафіку по річці Дунай і в порту Констанца. Ці проекти передбачають, в першу чергу, модернізацію та розвиток інфраструктури, підвищення рівня безпеки трафіку і захист навколишнього середовища.

З метою модернізації та розвитку інфраструктури коридору № 7 були виявлені проекти, які мають на меті поліпшення навігаційних умов на ділянці Келераші - Бреїла і на румунсько - болгарській ділянці річки Дунай, проект передбачений у Додатку № 2 Розв'язки 884/2004/ЕС по Керівним принципам для трансєвропейських транспортних мереж, як один з проектів осі № 18.

У тому, що стосується підвищення рівня безпеки трафіку по річці Дунай, можна відзначити той факт, що в 2005 році Європейський Союз затвердив Директиву К18 щодо впровадження на внутрішніх водних шляхах однієї з унітарних систем для стеження за трафіком річкових суден. У дусі положення цієї Директиви у 2005 році в Румунії почалося здійснення проекту по стеженню та управлінню трафіком на румунській ділянці річки Дунай, який був завершений у червні 2006 році. Так само будуть реалізовані системи вимірювання для топогідрографічних вимірювань і з сигналізації на румунській ділянці річки Дунай.

Відомий той факт, що в теперішній час Європейський Союз надає особливого значення розвитку концепції «Морських магістралей», введеної Рішенням № 884/2004/ЕС. У теж час в Доповіді Групи високого рівня щодо розширення головних

трансєвропейських шляхів на сусідні країни та регіони, опублікованому в листопаді 2005 році, було визначено п'ять основних транспортних шляхів, а «Морські магістралі» є одним з пріоритетних шляхів поряд з Північним, Центральним, Південно-Східним і Південно-західним транспортними коридорами.

Для Румунії введення концепції - «Південної Морської магістралі - Західної Європи» (Захід Середземного моря, зв'язуючий Іспанію, Францію, і Італію, включаючи Мальту зі зв'язками морських магістралей Південно-східної Європи, а також Чорного моря) буде сприяти створенню нової системи мультимодального транспорту, який включає і частину морського транспорту в області Чорного моря.

Таким чином, є необхідним використовувати цю можливість. Порт Констанца має можливість стати центром зв'язку Чорного моря з логістичним ланцюгом з перевезень, які створюються в рамках Південно Морської магістралі - Західної Європи.

УДК 65.012.34

ЛОГІСТИКА ТА ТРАНСПОРТНІ ВИДАТКИ

Юрченко Ю.М., к.е.н., доцент(УкрДАЗТ)

Основними задачами транспортної логістики є:

- забезпечення своєчасної доставки вантажів;
- мінімізація витрат на перевезення;
- застосування найбільш оптимальних маршрутів перевезень;
- добірка експедиторів;
- вибір транспортної компанії;
- планування доставки вантажу;
- оформлення всієї документації на вантажоперевезення;
- оформлення митної документації;
- зберігання вантажів на складах;
- забезпечення навантаження-розвантаження вантажу;
- узгодження всіх питань, як з відправником вантажу, так і вантажоодержувачем.

Транспортна логістика складається з ряду логістичних операцій, а саме: експедитування, упакування, вантажопереробка, страхування ризиків, складування, митне оформлення й т.д. Логістика в сфері вантажоперевезень дозволяє щонайкраще оптимізувати всі процеси по доставці вантажів, доставити вантажі якнайшвидше в призначений пункт призначення й, крім того, постаратися мінімізувати видатки по доставці й пов'язані з доставкою вантажу ризику.

Оптимізація видатків є головним принципом транспортної логістики. Досягається цей принцип за рахунок економії витрат шляхом використання

обсягів вантажоперевезень, вибору найбільш оптимальних схем руху транспорту, швидкого та правильного оформлення документації. Економія за рахунок обсягу вантажних перевезень досягається завдяки тому, що чим більше обсяг перевезень вантажів, тим будуть менше на одиницю відправлення транспортні видатки. Економія коштів за рахунок дальності маршруту досягаються в такий спосіб – чим протяжній маршрут, тим будуть менше на одиницю відстані транспортні видатки.

У загальних логістичних витратах транспортні видатки становлять значну частку. Протягом багатьох років уживали спроби досліджувати й оцінити питому вагу логістики як на макроекономічному, так і на мікроекономічному рівні. Відповідно до досліджень Міжнародного валютного фонду, витрати на логістику становлять приблизно 12% світового валового продукту, а на рівні підприємств - від 4% до більш ніж 30% видатків. Згідно проведеним в 2002-ом року дослідженням, у європейських підприємств цей показник коливається в межах від 9% до 11%.

Транспортні видатки підприємств являють собою оплату робіт, виконаних транспортними й транспортно-експедиційними організаціями, оплату тарифів по перевезенню всіма видами транспорту, вартості перевалки й перекачування, відправлень поштою, зборів транспортних організацій за зберігання й експедирування продукції, за вантажно-розвантажувальні роботи та ін.

Логістичні витрати можна також підрозділити:

витрати на формування кінцевого продукту;
транзакційні витрати.

Витрати на формування кінцевого продукту - це витрати виробника на перетворення сировини в кінцевий продукт.

Транзакційні витрати - це витрати по налагодженню й здійсненню обмінних угод на ринку закупівель або збуту. Розмір таких витрат залежить від виду послуг, що здобуваються, і обраної форми їхньої координації. Звичайно вони становлять 50% від загальних витрат. Традиційні системи обліку поки не можуть забезпечити підприємства достатньою інформацією, щоб відповісти на запитання: чи можлива взагалі (і при яких обставинах) економія на транзакційних витратах на ринку, якщо додаткові витрати по залученню відповідних послуг на самому

підприємстві нижче? Тому необхідно визначити оптимальні форми координації послуг, пов'язаних із забезпеченням якості.

Транзакційні витрати можна підрозділити у відповідності з наступними позиціями:

- пошук клієнтів - збір інформації, налагодження контактів, координація взаємодії, обмін даними;
- переговори - видача запиту, підготовка пропозицій, ведення переговорів, укладання договору;
- забезпечення інтересів сторін - наукові дослідження й розробки, угода про гарантію якості;

Вище зазначені види транзакційних витрат виникають до укладання договору. Їх можна охарактеризувати як витрати за узгодженням інтересів сторін.

Загальний алгоритм організації транспортування включає наступні логістичні процедури вибору:

- вибір виду транспортування;
- вибір виду (або декількох видів) транспорту;
- вибір логістичних посередників у транспортуванні.

Специфіка виникаючих при організації перевезень проблем логістики пов'язана з тим, між якими пунктами повинна здійснюватися перевезення й чи є при цьому альтернативні варіанти. У найпростішому виді пункти відправлення й призначення, а також перевезена кількість вантажів уже визначені рішенням вищих органів, тому не потрібно вирішувати питання керування перевезеннями.

Однак організація доставки певного виду вантажів з декількох пунктів відправлення в кілька пунктів призначення вже припускає рішення широкого кола оптимізаційних завдань. Якщо існують обмеження максимальної кількості що відправляється й прийнятого вантажу в постачальників і споживачів, відрізняються видатки на транспортування для різних шляхів сполучення, то необхідно визначити оптимальні транспортні зв'язки між постачальниками та споживачами. Дані питання являють собою класичний предмет завдань по оптимізації транспортних потоків.

Тільки економіко-математичне моделювання реальних виробничо-транспортних ситуацій дозволить забезпечити економію транспортних видатків.

Секція

«УПРАВЛІННЯ ЄДИНОЮ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.т.н., професор Т.В. Бутько

УДК 339.565:656.2(477)

**УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ РЕАЛІЗАЦІЇ
ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Блиндюк Р.В., здобувач (УкрДАЗТ)

Для України перевезення транзитних вантажів через свою територію є важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою і Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвиток мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних і меридіональних напрямках створює всі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів.

Збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України може стати важливим чинником стабілізації і структурної перебудови економіки, пов'язано це також і з тим, що транзит, як вид експорту транспортних послуг, є найбільш ефективним, а інвестиційна діяльність в цій сфері транспортної діяльності є високорентабельною.

Ключову роль у забезпеченні підвищення обсягу транзиту вантажопотоків через Україну відіграє залізничний транспорт, від ефективності управління процесами реалізації транзитного потенціалу якого залежить економічний стан держави.

Вивчення і аналіз теоретико-методичних напрацювань і практичних рекомендацій у сфері управління процесами реалізації транзитного потенціалу залізничного транспорту України показали їх деяку фрагментарність, відокремленість процесів планування даного процесу від його реалізації, формування стратегічних планів з пріоритетністю досягнення фінансових показників, що концентрує увагу менеджерів у сфері планування реалізації транзитного потенціалу залізничного транспорту здебільшого на обґрунтуванні можливості реалізації окремих локальних проектів, від яких можна отримати значну віддачу у короткий термін. Це звужує спектр пошуку нових глобальних та комплексних напрямків реалізації транзитного потенціалу вітчизняного залізничного транспорту. Водночас труднощі із залученням капіталу для фінансування масштабного проекту, а також відсутність ефективних методів управління його реалізацією зменшує очікувану віддачу від експорту транспортних послуг, що спричиняє втрату інтересу до нього як до способу покращання фінансових

результатів діяльності залізничного транспорту та економічного стану держави.

Недоліками фінансово-орієнтованої системи стратегічних цілей у плануванні реалізації транзитного потенціалу є відсутність можливості своєчасного виявлення причинно-наслідкових зв'язків між ступенем їх досягнення і оперативними рішеннями менеджерів щодо реалізації існуючого у залізниць України транзитного потенціалу. Внаслідок цього не забезпечується єдність спрямування та узгодження дій структурних підрозділів Укрзалізниці, задіяних у цьому процесі.

Отже, для підвищення оперативності реалізації транзитного потенціалу залізничного транспорту України слід використовувати принципи стратегічного планування, а система фінансових показників має доповнюватися нефінансовими показниками, які мають бути у логічному взаємозв'язку і результативність дій менеджерів. Це забезпечуватиме логіку їх наступних управлінських рішень у ході забезпечення ефективності реалізації транзитного потенціалу залізничного транспорту України.

УДК 339.565:656.2

**ФАКТОРИ ЗРОСТАННЯ ТРАНЗИТНО-
ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
УКРАЇНИ**

*Голіков А.П., д.г.н., професор
(ХНУ ім. В.Н. Каразіна)*

Значення діяльності транспорту в сучасному глобалізованому світовому господарстві неухильно підвищується, адже виявляється постійно діюча тенденція щодо перевищення темпів зростання міжнародної торгівлі над аналогічним показником промислового виробництва, що безпосередньо відбивається на темпах зростання та обсягах міжнародного вантажообігу. За оцінками експертів ЄС, найбільш суттєве зростання товарообмінних операцій у найближчому майбутньому очікується в напрямку Європа – країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону, а також за напрямком європейської осі «Північ – Південь».

Вигідне геополітичне розташування України на перехресті торгівельних шляхів між Європою та Азією, а також наявність розгалуженої транспортної мережі, що забезпечує здійснення зовнішньоекономічних і транзитних перевезень з країнами Заходу та Сходу, є важливим чинником, який сприяє участі України в глобальних та

регіональних інтеграційних процесах.

Проте в сучасних умовах, коли транзит стає предметом гострої міжнародної конкуренції, головною причиною того, що значна частина транзитних потоків оминає країну, є недостатня сформованість цивілізованих ринкових відносин у транспортній сфері, що зумовлює низьку конкурентоспроможність транспортних послуг і витіснення українських перевізників з міжнародних ринків перевезень. У зв'язку із цим, виникає необхідність дослідження факторів, які впливають на подальшу розбудову транспортного ринку України та зростання її транзитно-транспортного потенціалу.

Дослідивши сучасний стан транспортно-дорожнього комплексу можна зробити висновок, що до зовнішніх чинників слід зарахувати: зміну кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни в структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів тощо); зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки, як наслідок – переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн; різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури країн-конкурентів.

Внутрішні чинники мають техніко-економічний, політичний та правовий характер. Так, до внутрішніх чинників техніко-економічного характеру належить, насамперед, низька якість внутрішньої транспортної мережі та відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів. Транспортно-комунікаційні властивості транспортного потенціалу країни характеризують, перш за все, показники шляхів сполучення

Крім того, обов'язково необхідно звернути увагу на державну політику у сфері інтеграційної взаємодії з ЄС та СНД. Вона має бути спрямована на підвищення конкурентоспроможності українських перевізників і збільшення експорту транспортних послуг, ґрунтуватися на принципі недискримінації та реалізуватися в рамках торгівельної і транспортної політики держави. Це дасть змогу створити сприятливі умови для українських експортерів транспортних послуг, удосконалити систему державного контролю в сегментах ринку міжнародних перевезень, у яких діє двостороння дозвільна система.

Проте більшість із внутрішніх проблем функціонування ТДК мають системний характер і потребують вирішення на загальнодержавному рівні та докорінного реформування транспортної сфери в цілому. Це стане можливим лише на основі застосування комплексного підходу, який може бути

реалізований у рамках принципово нової стратегії держави щодо розвитку всіх складових транспортно-дорожнього комплексу і проведення єдиної національної транспортної політики з урахуванням необхідності створення прозорих конкурентоспроможних умов транспортування вантажопотоків через територію України. Така політика повинна бути також спрямована на координацію дій усіх учасників перевезень, на узгоджений розвиток об'єктів транспортної інфраструктури і сервісу, удосконалення транзитної тарифної політики тощо. Саме відсутність в країні конкурентоспроможної транспортної політики, а також сприятливого інвестиційного клімату і стабільного податкового законодавства суттєво гальмує інноваційний розвиток усіх складових транспортної галузі, не дає національним перевізникам змоги бути конкурентоспроможними на світовому ринку транспортних послуг.

Тому, пріоритетним напрямом національної транспортної політики на сьогодні залишається розвиток цивілізованого національного ринку транспортних послуг і, перш за все, на основі забезпечення всіх форм безпеки – від захисту прав громадян і створення однакових умов для розвитку всіх видів господарської діяльності до захисту економічних інтересів України, а також проведення політики обмеження монополізму та розвитку конкуренції. При цьому важливим є створення умов для розвитку як внутрішньої конкуренції між перевізниками та видами транспорту, так і зовнішньої конкуренції з міжнародними транзитними системами.

УДК 339.5:656.025.4 (477)

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ СПІВРОБІТНИЦТВА У ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА КРАЇНАМИ ОЧЕС

*Гончаренко Н.І., к.е.н, доцент
(ХНУ ім. В.Н. Каразіна)*

Транспорт є однією з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення. І тому, на сьогоднішній день участь України в міжнародних транспортних послугах є важливим фактором для підтримки конкурентного економічного становища в порівнянні з іншими країнами. Актуальним є те, що перед Україною постає завдання збільшення експортного потенціалу, що спричинене умовами поглиблення світових інтеграційних процесів. У свою чергу, міжнародні транспортні послуги, будучи специфічним товаром, продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках, що дає

можливість країнам, у тому числі і Україні, проводити свою зовнішньоекономічну діяльність.

Проблемам забезпечення ефективності функціонування транспортних систем України присвячено ряд праць вітчизняних вчених, а саме Ю.С. Бараша, А.П. Голікова, М.І. Данька, О.Г. Дейнеки, В.Л. Диканя, В.Д. Зеркалова, О.Г. Кірдіної, Ю.В. Макогона, В.Я. Омельченка, Л.О. Позднякової, Ю.В. Соболева, Н.В. Чебанової, Н.В. Якименко, Л.Ю. Яцківського та ін.

Процесу входження держав Організації Чорноморського економічного співробітництва у європейські мережі інфраструктури сприяло прийняття загальних планів дій і здійснення конкретних проектів. Особливо слід згадати про плани дій в сфері транспорту, про розроблені ОЧЕС концепції Чорноморського кільцевого коридору та включення декількох країн Організації Чорноморського економічного співробітництва у програму Петра і ТРАСЕКА. З метою задоволення потреб регіону у зв'язку були завершені три проекти: ПТУР (Італія-Туреччина-Україна-Росія), КАФОС (Туреччина-Болгарія-Румунія-Молдова), Трансбалканська лінія (ТБЛ) (Італія – Кошишня Республіка Югославія – Македонія – Албанія – Болгарія – Туреччина). Об'єднання енергетичних систем, що охоплюють всі держави-члени, є ще одним проектом у стадії розробки під контролем міністрів енергетики держав-членів, у чій завдання входить сприяння раціональному і більш ефективному виробництву та використанню електроенергії в регіоні.

Ключова роль у розвитку Чорноморського регіону повинна бути відведена економічному сектору. При цьому першочерговими завданнями є створення єдиних або взаємозалежних транспортних, комунікаційних й енергетичних систем, що у свою чергу, додасть динаміки співробітництву в сфері промислового розвитку, торгівлі, туризму, екології, прискорить інтеграційні процеси в регіоні.

Таким чином, найважливішим напрямком практичної спільної діяльності є розвиток транспортної інфраструктури регіону для забезпечення об'єднання в єдину транспортну систему коридору ТРАСЕКА з Європейською транспортною мережею, а також створюваним коридором Чорне море - Балтійське море (Одеса-Гданськ).

УДК 656.078.8

КОНКУРЕНЦІЯ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

*Громова О.В., к.е.н., доцент,
Пікало К.В., магістр (УкрДАЗТ)*

Соціально-економічний розвиток України потребує у першу чергу забезпечення розвитку

транспорту в порівнянні з іншими галузями економіки та створення умов для ефективного функціонування транспортного ринку щодо забезпечення як внутрішнього так і зовнішнього попиту на транспортні послуги.

Необхідно вирішувати складні проблеми адаптації транспортного комплексу держави до роботи в умовах ринкових відносин та забезпечувати зростаючі вимоги до якості й ефективності транспортних послуг.

В епоху глобалізації і міжнародної інтеграції все більшого значення для успіху кожної організації набуває її конкурентоспроможність.

Бути конкурентоспроможним означає забезпечувати споживчі, якісні та цінові характеристики товарів та послуг на світовому рівні незалежно від того, де вони будуть реалізовані – на внутрішньому чи зовнішньому ринку.

Визначення наукових підходів до вибору моделі зростання конкурентоспроможності суб'єктів транспортного ринку вимагає більш глибокого дослідження сутнісних ознак конкуренції, її видів та особливостей конкурентного середовища.

На сучасному етапі існує велика кількість трактувань терміну «конкуренція». Як економічна категорія конкуренція – це економічна боротьба, суперництво між відокремленими виробниками продукції, робіт і послуг щодо задоволення своїх інтересів, пов'язаних з продажем своєї продукції, виконаних робіт, надання послуг одним і тим же споживачам.

З точки зору теоретичних основ самого явища, конкуренція є проявом об'єктивних процесів у господарській діяльності суб'єктів ринкової економіки: зниження витрат виробництва або задоволення потреб споживачів. Саме ж боротьба, суперництво при цьому виступає в якості лише видимої її частини та є предметом різних наукових концепцій конкуренції.

На ринку вантажних перевезень України конкурують між собою наступні види транспорту: річковий, морський, авіаційний, трубопровідний, автомобільний та залізничний.

У даний час конкуренція між автомобільним і залізничним транспортом має найбільш гострий характер.

Для перевезення значної частини дрібних відправок, до яких в основному належить наукоємна високовартісна продукція, використовується автомобільний транспорт, оскільки він здійснює перевезення «від дверей до дверей».

Із-за збільшення термінів доставки все більше і більше вантажів перевозяться також автомобілями. Зниження об'ємів вантажних залізничних перевезень приводить до збільшення собівартості перевезень і до зменшення прибутковості, що украй негативно позначається на конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Можливо передбачити, що в майбутньому

взагалі можливий подальший відхід значної частини споживачів з залізниць на автотранспорт, і цьому можуть сприяти багато факторів.

Пасажиropoтiк на автомобільному транспорті зростає більш швидкими темпами, ніж на залізничному, а ключовою конкурентною перевагою залізничного транспорту залишається вартість транспортної послуги.

Існують різні підходи до визначення тарифів на контрактні перевезення і застосування найбільш ефективних з них дозволить залучити додаткові вантажопотоки, збільшити прибуток залізниць і підвищити конкурентоздатність залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

УДК 656.23: 656.224

РЕБРЕНДІНГОВА СКЛАДОВА У СФЕРІ НАДАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПОСЛУГ

*Гудков О.М., к.е.н., перший заступник начальника
Головного управління приміських пасажирських
перевезень (Укрзалізниця),
Гулай О.С., аспірант (УкрДАСТ)*

Ребрендинг (від англ. rebranding) - це доволі активна маркетингова стратегія, яка включає комплекс заходів по відновленню брэнда компанії. Тобто під ребрендингом можна розуміти своєрідний «ремонт» іміджу пасажирських залізничних перевезень з малокомфортних, виключно соціальних до швидкісних та високосервісних.

Концентрація і використання основних фондів в тому, що залізничний транспорт в своїй діяльності здійснює перевізний процес. Його основна задача - задоволення потреби населення в переміщенні, домагаючись при цьому того, щоб ресурси за своїми якісними і вартісними характеристикам були придатні для виробництва конкуренто спроможної продукції. Але реально підприємство має можливість придбати лише доступні ресурси, маючи для цього обмежені кошти. А перед кожним видом транспорту, в умовах ринкової конкуренції, стоїть проблема використання з максимальною віддачею сильних сторін наявних ресурсів. На даний момент, такими ресурсами являється покращення сервісу, умов обслуговування та закупівля нового рухомого складу для високошвидкісного руху.

На даний момент організація перевізного процесу полягає у: виборі технології, технічному стан рухомого складу, створенні стимулів до праці, контролі якості та ін. Ефективним засобом покращення позиції на ринку, власне ребрендингу, є співпраця як з іншими видами транспорту, так і з промисловими підприємствами, бо якщо брати до уваги той факт, що роль приміського сполучення за

Радянських часів була першочергово - транспортування пасажирів із прилеглих територій на роботу до підприємства та навпаки, то зараз ця роль так і залишилась. Тому цей факт можна використовувати - домовлятися і співпрацювати з підприємствами, робітники яких користуються послугами залізничного транспорту і в інтересах не тільки залізниць, а й самого підприємства була б двостороння співпраця. В якості видів співпраці можна виділити кооперацію і концентрацію. Це важливо для приведення перевізних потужностей у відповідність з умовами праці і об'ємами перевезень, що змінюються.

Організація ж маркетингових комунікацій, що теж неухильно пов'язано з ребрендингом, полягає в тому, що транспортне підприємство повинно переконати цільову аудиторію в перевагах свого виду транспорту. Згідно статистичних даних, які були опубліковані, залізничним транспортом користуються 75 % усього населення України, з них 53% могли б скористатися послугами автобусних компаній, 5 % - маршрутними таксі, 1 % - послугами авіакомпаній. На питання, чому користуються саме залізничним видом транспорту, 75 % опитаних вважають цей вид транспорту найбезпечнішим, 61 % користуються ним через швидкість руху, і регулярність руху, також до уваги береться комфорт, який оцінили майже 43 % громадян, та низька ціна квитка – 37 %, 29 % відмітили, що їх влаштовує розклад руху поїздів. Також треба звернути увагу на склад контингенту - державним залізничним транспортом користуються: державні службовці та службовці – 38 %, пенсіонери – 65%.

Таким чином, залізничні пасажирські перевезення мають важливий вплив та економічне значення для населення та держави в цілому, тому застосування ребрендингових складових повинно внести новітні підходи та заходи для покращення позитивної оцінки функціонування пасажирських залізничних перевезень.

УДК 330.341.1:656.2(477)

ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ ЯК ОСНОВА ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Дорофiєнко В.В., д.е.н., професор (ДонДУУ)

Сьогодні в стратегічному транспортному арсеналі держави в наявності розвинута система трубопроводів, мережа залізниць, повітряні траси, автомобільні шляхи у широтних та меридіональних напрямках. Загальна транспортна мережа України включає 46,3 тис. км магістральних трубопроводів, 21,655 тис. км залізничних колій та 165,8 тис. км

автомобільних доріг із твердим покриттям, 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 39,8 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів. При цьому за довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце в Європі; за оцінками англійського інституту Rendall, маємо найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала, який враховує розвиненість розміщених у транспортних систем і мереж, а також рівень і стан інфраструктури.

Однак, техніко-економічні й експлуатаційні характеристики більшості об'єктів транспортно-дорожнього комплексу країни знижуються. Не остання роль у цьому процесі належить недостатньому фінансуванню програм модернізації та будівництва інфраструктурних об'єктів, що призвело до значного зносу основних виробничих фондів.

Незадовільний стан об'єктів транспортно-виробничої інфраструктури не тільки не забезпечує високої якості обслуговування споживачів транспортних послуг, а й не відповідає сучасним вимогам безпечної експлуатації, що знижує ефективність діяльності транспортної галузі та її конкурентоздатність на світовому транспортному ринку. В кінцевому підсумку це негативно позначається на показниках соціально-економічного розвитку країни (валовий внутрішній продукт, доходи державного бюджету, зайнятість населення тощо), впливає на її міжнародний імідж.

Магістральним напрямом підвищення ефективності транспортної системи в усьому світі стають інтелектуальні транспортні системи (ІТС), що передбачають системну інтеграцію сучасних інформаційних і комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами і користувачами. Цей напрям має стати базовим у забезпеченні інноваційного розвитку вітчизняної транспортної системи

ІТС - це інтелектуальна система, що використовує інноваційні розробки в моделюванні транспортних систем і регулювання транспортних потоків, що надає кінцевим споживачам більшу інформативність і безпеку, а також якісно підвищує рівень взаємодії учасників руху порівняно із звичайними транспортними системами.

Розвиток транспортної системи України на основі глибокої інтеграції інформаційних і комунікаційних технологій в об'єкти інфраструктури, рухомий склад та системи управління дає можливість:

- сформувати єдину інформаційно-комунікаційну мережу, яка буде працювати злагоджено з транспортно-логістичною інфраструктурою для збільшення ефективності і надійності транспортної системи, інтеграції видів транспорту і розширення можливостей споживчого вибору, а також забезпечення швидких дій у відповідь на будь-якій території країни під час природних лих і техногенних катастроф;

- реально інтегрувати транспортну мережу країни в систему трансконтинентальних Євро-Азійських транспортних коридорів;

- досягти різкого скорочення кількості та тяжкості ДТП по усім типам транспортних засобів; більш швидкого надання допомоги жертвам ДТП, а також ліквідації наслідків;

- надати перевізникам і користувачам транспортних систем своєчасну і повну інформацію, необхідну для контролю мультимодального переміщення вантажу та збільшення ефективності системи, одночасно зменшуючи необхідність в новому будівництві об'єктів транспортної інфраструктури;

- підвищити мобільність населення на основі надання кожному громадянину своєчасної та повної інформації, необхідної для планування і реалізації своїх поїздок на основі свободи вибору між високоякісним мультимодальним громадським і особистим транспортом, а також колективним використанням автомобіля;

- створити системи безпеки, які зможуть виявляти, так і ефективно відповідати на кризові ситуації, в тому числі, по відношенню до стихійних і антропогенних лих, забезпечуючи безперервну перевезення людей і вантажів;

- використовувати нові засоби, технології та інформацію для зниження споживання енергії та негативного впливу на навколишнє середовище.

Розвиток ІТС визначає в цілому конкурентоспроможність кожної країни на світовому ринку і носить стратегічний характер. Розробки і розгортання ІТС у світі вже сьогодні є ефективним інноваційним бізнесом, сприяє вирішенню багатьох соціально-економічних проблем та реалізації антикризових заходів.

УДК 656.072(477)

ОПТИМІЗАЦІЯ ПРОЦЕСУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ НА ПРИНЦИПАХ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Жердєв М.Д., к.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Наслідки недосконалої політики у минулі роки у розвитку залізничної галузі та зростаючі потреби населення у пасажирських перевезеннях потребують змін з огляду на перспективи її розвитку. Впровадження логістичного підходу до організації пасажирських перевезень надасть змогу покращити економічні показники роботи залізничного транспорту.

Діюча система класифікації пасажирських поїздів (фірмовий, швидкісний, пасажирський) - застаріла і не відповідає вимогам сучасного пасажиря.

При розробці нової класифікації пасажирських поїздів ДНДЦ Укрзалізниці було враховано як європейський, так і досвід деяких країн СНД, у першу чергу, Росії - розмежування на бізнес, стандарт і економ-класи. Класифікація поїздів нашої країни має бути максимально наближена до градації поїздів Європейського Союзу: відповідність українських і англійських назв та абревіатур, зрозумілість для споживача (в тому числі і пасажира із західних країн Європи), відповідність рівня сервісу та комфорту згідно з класифікацією поїздів.

За даними держкомстату, за 2012 року залізничним транспортом було перевезено 429,6 млн. пасажирів, автомобільним транспортом скористалися 3,45 млрд. громадян; за пасажирооборотом залізниця також втратила своє лідерство з показником 49443,9 млн. пас-км, автомобільний – 50368,6 млн. пас-км.

У 2012 році Укрзалізницею було перевезено пільговиків на суму більше ніж 435 млн. грн. Притому за перевезення пільговиків компенсації отримано лише на 116,2 млн. грн., що становить 27% від необхідної суми. В цілому, за підсумками 2012 р. залізниці України зазнали збитків від пасажирських перевезень у приміському та дальньому сполученнях на суму близько 6 млрд. грн.

З цього приводу Укрзалізницею, враховуючи принципи транспортної логістики, впроваджується автоматизована система аналізу пасажиропотоків, за допомогою якої можливо оптимізувати техніку – економічні показники з використання рухомого складу (по кожному потягу і електричці) – кількість перевезених пасажирів, населеність пасажирських потягів, доходи, витрати. Наприклад, поїзд № 125/126 Дебальцеве - Хмельницький лише на 4% заповнювався у Дебальцевому пасажирами, котрі їдуть до кінцевої станції. А збитки за поточний рік склали 34,2 млн. грн.; поїзд № 375/376 Харків - Херсон за дев'ять місяців - 20 млн. грн. При цьому до самого Херсона їдуть в середньому 53 людини, а у зворотному напрямку - всього 38. Неефективне використання і причіпних вагонів. Приміром, на проїзд у безпересадочні вагони з Харкова до Владивостока в середньому на п'ять рейсів припадає три пасажира. А вже цей же вагон можна було б використовувати у внутрішньому сполученні на затребуваних напрямках.

За результатами аудиту залізничники провели удосконалення графіка руху поїздів. Зокрема у 2013 р. планується скасувати понад 23 рейси поїздів і змінити періодичність відправлення 13 поїздів. Також буде переглядатися курсування малозаселених короткоскладових поїздів і списуватися пасажирські вагони, які давно вичерпали термін експлуатації.

Впровадження логістичного підходу дасть можливість збільшити кількість денних експресів та створити потужні пересадочні вузли - вокзали (в Європі їх називають хаби). Там, де нічні поїзди будуть затребуваними і незбитковими, рейси їх залишаться і на ці маршрути спрямують більш

сучасні вагони, що підвищить комфорт та якість обслуговування пасажирів. Оптимізація організації пасажирських перевезень на принципах транспортної логістики, в свою чергу, дозволить скоротити їх збитковість.

УДК 656.61.07

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

Задегей А.Е., аспирант (ОНМА)

Глобализация как фактор экономики сопровождается небывалыми ранее темпами роста торговли. Мировой объем экспорта за 50 лет вырос в 10 раз и продолжает увеличиваться более высокими темпами, чем ВВП. Ежедневный объем валютных операций превышает \$1,5 трлн против \$15 млрд в 1973 году. В этих условиях максимально возрастает значение мировой транспортной сети. Транспорт служит материальной базой производственных связей между отдельными территориями, выступает как фактор, организующий мировое экономическое пространство и обеспечивающий дальнейшее географическое разделение труда.

Принципиальной закономерностью развития глобальной морской транспортной индустрии является её глобализация в соответствии с общими тенденциями международного разделения труда. Одновременно процесс усугубляется нарастанием дефицита основных факторов производства. При этом возрастает роль менеджмента в системе рационального формирования конечных результатов на базе сформированного потенциала. В системе торгового судоходства продолжается процесс слияния и поглощения как одна из форм достижения устойчивости позиционирования судоходных компаний в системе глобальной морской индустрии.

В условиях интернационализации использования экономических ресурсов для обеспечения устойчивости функционирования глобальной морской индустрии принципиальное значение приобретает рынок труда моряков.

С ростом масштабов работы и появлением многочисленных самостоятельных судоходных компаний возникла необходимость регулирования функциональной и инвестиционной деятельности. Это связано с тем, что в глобальной морской индустрии в качестве основной цели рассматривалось увеличение прибыли отдельными судоходными компаниями и в определенной степени, нарушалась сбалансированность отношений с грузовладельцами. В этих условиях достижение наивысших коммерческих результатов должно соответствовать задачам устойчивости и эффективности внешнеэкономических отношений.

При формуванні національного морського транспортного комплексу враховується фактична цілісність світової економіки та пріоритетності екологічних зв'язів кожної з образуючих глобальну економіку частей. Визначена цілісність, побудована на використанні єдиних джерел сировинних та енергетичних ресурсів та на порівняльних перевагах міжнародного розподілу праці, передбачає вимоги до відповідного розвитку транспорту, що обслуговує цей процес.

Люба національна морська транспортна система змушена вважатися з цілісністю глобальної морської індустрії та взаємозалежністю результатів функціональної діяльності окремих судноплавних компаній. В той же час різноманітність техніко-економічного рівня флоту окремих судновласників не повинно стати фактором жорсткого конкурентного тиску та витіснення підприємств, що реалізують стратегію первинного позиціонування в певній секторі ринку транспортних послуг. В глобальній морській індустрії на основі загальних вантажопотоків світової економіки вимагається взаємодія морських держав.

УДК 656.2

РЕЗУЛЬТАТЫ ВЫПОЛНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В 2012 ГОДУ И ОСНОВНЫЕ ЗАДАНИЯ ПО РЕФОРМИРОВАНИЮ ОТРАСЛИ НА 2013 ГОД

Зайцева И.Ю., д.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Переход экономики Украины к рыночной системе отношений обострил такие проблемы железнодорожного транспорта, как: совмещение одним юридическим лицом (Укрзалізниця) функций органа управления железнодорожным транспортом, регулирующего производственно-хозяйственную деятельность железных дорог и отраслевых предприятий в сфере обеспечения процесса перевозок, с функциями крупного хозяйствующего субъекта; территориальная, юридическая и финансовая разрозненность шести отдельных дорог в условиях работы на территории Украины; высокий удельный вес эксплуатационных затрат в выполняемом объеме перевозок; перекрестное субсидирование затрат на пассажирские перевозки за счет доходов от грузоперевозок; критический (более 80%) износ основных фондов.

Пути решения насущных проблем предприятий железнодорожной отрасли и способы

устранения возможных негативных тенденций в процессе их деятельности закреплены в Государственной целевой программе реформирования железнодорожного транспорта на 2010-2019 годы (Государственной программе). Выполнение Государственной программы предполагает: разграничение государственных функций и функций государственного управления; формирование единого имущественного комплекса общества; увеличение объема инвестиций в железнодорожный транспорт и внедрение инновационной модели развития; совершенствование системы регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта; проведение эффективной социальной политики.

Одной из первоочередных целей Государственной программы – создание новой организационно-правовой и экономической модели управления железнодорожным транспортом – в течение 2012 года были выполнены задания, обозначенные соответствующим планом мероприятий, а именно в части создания, развития и совершенствования нормативно-правовой базы в сфере железнодорожного транспорта. Вместе с тем, основным концептуальным подходом при выполнении вышеупомянутого задания следует обозначить адаптацию законодательных основ функционирования субъектов отрасли к условиям внедрения рыночных механизмов хозяйствования, а также их синхронизация с Европейским законодательством.

Необходимость урегулирования обозначенных выше вопросов, а также повышения качества железнодорожных услуг до уровня, соответствующего современным стандартам, и в полной мере удовлетворяющего потребности национальной экономики Украины, должны стать предпосылкой для принятия соответствующих решений на государственном уровне.

УДК 339.92:656.2

УПРАВЛЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Зова В.А., к.э.н., доцент (ДонИЖТ)

Для выявления необходимых инноваций на транспорте и реализации на практике стратегических программ инновационного развития региональной транспортной системы необходима соответствующая инфраструктура. Учитывая что сейчас встал вопрос разработки механизма создания и функционирования Инновационного центра развития региональной транспортной системы, это позволит сформировать отсутствующую в настоящее время инфраструктуру для формирования и реализации стратегических

программ инновационного развития транспортной системы. Так, координирующим органом, формирующим и осуществляющим инновационную политику Донецкого региона должен стать Координационная комиссия Донецкого областного совета по инновационной политике, при содействии которого необходимо создание Инновационного центра развития железнодорожной транспортной системы с целью интеграции усилий Донецкого региона в области инновационного развития транспортной системы.

К числу приоритетных направлений инновационного развития транспортной системы Донецкого региона целесообразно отнести следующие:

- строительство примагистральных многоуровневых стоянок по границам зон, вблизи посадочных узлов, на границах планировочных зон и районов;

- разработку концепции ускоренного развития систем скоростного пассажирского транспорта, возможного сочетания их различных видов;

- рассредоточение объектов массового посещения с преимущественным их размещением вблизи транспортных в срединной и периферийной зонах города и предельным ограничением их строительства в центральном районе, вплоть до полного запрета;

- дополнительное обустройство и оборудование дорог, с превращением их в мультимодальные (многоцелевые) магистрали с выделением транспортными коридорами для транзитных региональных и межмуниципальных автомобильных потоков;

- разработку и внедрение интеллектуальной транспортной системы (ИТС).

УДК 339.564:656.2

УМОВИ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Зубенко В.О., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)

У конкурентній боротьбі на ринку міжнародних транспортних послуг Україна має хороші стартові позиції і переваги географічного положення на Євразійському континенті. Міжнародні транспортні маршрути перетинають нашу країну за найкоротшим відстанями, з мінімальною кількістю перетинів державних кордонів і проходять по території з єдиним правовим простором, що забезпечує найкоротші терміни доставки вантажів. Крім цього Україна по напрямках основних міжнародних вантажопотоків має розвинену мережу залізничних колій, має резерв провізної спроможності, і розвинуту мережу

автомобільних доріг, що дозволить уникнути необхідності великих інвестицій в облаштування міжнародних коридорів. Таким чином, однією з ключових ланок розвитку української економіки повинно стати вдосконалення транспортної системи України і реалізація потужного транзитного потенціалу країни для забезпечення євразійських зв'язків.

Розвиток цього сектора української економіки може стати істотним внеском у збільшення ВВП Української, що буде обумовлено, в такому випадку, зростанням обсягів транспортної роботи і мультиплікативний ефект в інших галузях економіки. Незважаючи на значимість експорту транспортних послуг у зовнішньоторговельному балансі країни, позиції України на міжнародних ринках транспортних послуг багато в чому втрачені.

Велика кількість зовнішніх та внутрішніх факторів впливають на даний перебіг подій. Виявити та визначити їх вплив є головною необхідністю при розробці дієвих стратегій розвитку транзитного потенціалу України.

В першу чергу, для пошуку причин зниження транзитних потоків через Україну необхідно досліджувати коридори транспортування вантажів по різних маршрутах використовуючи при цьому основні критерії, які безпосередньо впливають на обсяг транзиту (час, вартість, надійність та безпека вантажу) і виявити вузькі місця, які негативно позначаються на транзитні потоки. Відповідно, це дозволить визначити, які маршрути є більш привабливими, а які - навпаки і в чому полягають причини цього та розробити заходи з подолання їх.

Наступним основним чинником, що впливає на розмір транзиту в Україні, є недосконалість процедури проходження кордону. Україна, як і будь-яка інша країна, потребує подальшої розробки та впровадження прозорих процедур, оскільки це є одним з головних факторів, що впливають на рішення вантажовласників. Вони повинні мати чітке уявлення, які документи потрібні на кордоні, як виглядає процедура, і скільки це буде коштувати. Все це впливає на привабливість України як транзитера.

Тим не менш, Україна виглядає не так вже погано в цьому відношенні, але все ж потребує поліпшення, щоб досягти таких результатів, як Західна Європа. Набагато гірші справи з цим питанням в Середній Азії, тому Україні необхідно користуватися даними перевагою для залучення транзитних вантажів.

Однак слід розглядати й інші фактори, для визначення причин зниження обсягу транзиту. Одним із головних напрямків пошуку забезпечення ефективного використання транзитного потенціалу України є розгляд держави як складової частини окремо взятого транспортного коридору, тобто розвиток транзитного потенціалу напряму залежить від країн, що є партнерами нашої держави по певному транспортному коридору.

Таким чином, Україна володіє величезним транзитним потенціалом, який розкриється повною мірою у разі правильного використання і розуміння впливу його розвитку. Для цього в Україні незабаром повинна з'явитися чітка позиція щодо транзитної стратегії держави. Це непросте завдання, що вимагає стратегічного управління і чималих зусиль, а також здатність прогнозувати вплив різних сценаріїв. Тільки постійний моніторинг всіх зовнішніх і внутрішніх факторів, що безпосередньо впливають на транзитний потенціал держави, і побудова на цій основі стратегій, а також їх коригування у разі необхідності дозволять Україні досягти високих результатів у реалізації транзитного потенціалу.

УДК 338.5:656.611.2

ТРАНСПОРТ В ИНТЕГРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УКРАИНЫ

Кибик О.Н, д.э.н., профессор (НУ «ОЮА»)

Одним из факторов, определяющих интеграционные процессы в мире, является углубление международного разделения труда. Украина должна определить и стремиться закрепить свои позиции в международном разделении труда. В Украине есть определенные условия для выхода в мировое хозяйственное пространство. Среди таких условий следует отметить значительный научно-технический и интеллектуальный потенциал. Интеграционная деятельность в Украине должна осуществляться по эффективным направлениям, среди которых следует отметить реконструкцию национальной транспортной сети и совершенствование таможенного законодательства.

Еврологистика является одной из составляющих и основ процессов евроинтеграции, то есть создания единой современной транспортно-логистической инфраструктуры стран-участников Европейского Союза. Транспортно-логистические проекты Евросоюза подошли непосредственно к украинской границе, во многих из них Украина уже сейчас принимает активное участие.

Транспортно-логистические операции традиционно играют большую роль в международных хозяйственных связях. Мировой рынок логистических услуг в настоящее время характеризуется не только значительным объемом и динамикой, но и пространственной структурой.

В проектах еврологистики Украине отводится важное место из-за ее чрезвычайно выгодного транзитного положения. Среди стран Европы Украины имеет высокий транзитный рейтинг. Технологические мощности транспортной инфраструктуры Украины дают возможность ежегодно перевозить железными дорогами,

внутренним водным и автомобильным транспортом и перерабатывать в портах свыше 60-70 млн. тонн.

Конкурентные преимущества транспортно-транзитной составляющей Украины обусловлены выгодным географическим положением приморских регионов Украины, трансграничностью, развитой транспортной системой, наличием сети водных путей и т.д.

В транспортной системе Украины важную роль играет сектор портовой деятельности. Для эффективного включения портовых предприятий в интеграционные процессы Украины они должны увязывать свою экономическую политику с современными условиями, основными среди которых являются конъюнктура различных рынков, баланс политических сил, производственно-технический потенциал, состояние социальной структуры, институциональный порядок различных уровней управления и т.д. Для выработки экономической политики предприятия портовой деятельности особое значение имеет выбор цели и соответствующей ей инструментов. В современных условиях следует использовать такие основные категории инструментов управления: административные, экономические, финансовые, коммерческие, технологические и оперативные, развитие трудовых ресурсов.

Активизация участия Украины в процессах интеграции, в т.ч. еврологистики, может принести дополнительно в бюджет Украины значительные средства. Кроме того, данное направление является фактором эффективности экономической системы страны, ее конкурентоспособности, будет способствовать ее трансформации и интеграции в мировую экономическую систему.

УДК 338.24

ФІНАНСОВА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

Ковтун Т.В., здобувач(УкрДАЗТ)

Стабільне функціонування та інноваційний розвиток підприємств залізничної галузі в значній мірі залежить від забезпечення належного рівня фінансової безпеки. Тому на сьогодні є актуальним дослідження суті та складових фінансової безпеки на залізничному транспорті, особливо в умовах реформування.

Фінансову безпеку підприємства розглядаємо як комплексну характеристику, що у взаємодії з іншими суб'єктами покликана досягати відповідних фінансових інтересів, цілей та завдань підприємства та підтримувати такий його фінансовий стан, за якого: забезпечується стабільність, ефективність функціонування та розвиток фінансової

системи; здійснюється захист, попередження або адаптація до внутрішніх та зовнішніх чинників з використанням відповідних фінансових інструментів та технологій; досягається раціональне та найбільш ефективне використання фінансових ресурсів.

Для забезпечення оптимального процесу формування фінансової безпеки на підприємствах залізничного транспорту необхідною умовою є визначення її структури. Так, пропонується виділяти наступні складові.

Бюджетно-податкова – забезпечення взаємовідносин з бюджетом з приводу сплати податків, зборів, отримання податкового кредиту.

Страхова – забезпечення безпеки у питаннях регулювання відносин зі страхування майна, персоналу, ризиків.

Грошово-кредитна – регулювання готівкових та безготівкових розрахунків, доступності кредитних ресурсів. В цій складовій пропонуємо врахувати і відносини з банківськими установами стосовно кредитних та депозитних операцій, відкриття поточних рахунків.

На нашу думку, враховуючи специфіку фінансів на залізничному транспорті окремо від грошово-кредитної складової доцільно виділяти виробничо-господарську складову фінансової безпеки. Основою даної складової є фінансове забезпечення процесу виробництва на залізничному транспорті (надання послуг з перевезення та переміщення, а також суміжна діяльність). Дана складова направлена на врегулювання питань надходження, відповідного розподілу та використання грошових коштів від перевезень. Негативним чинником в даному напрямку може бути недосконалість механізму та моделей розподілу грошових потоків.

Фондова – регулює питання випуску та купівлі акцій, інших цінних паперів. Має досить важливе значення на залізниці в умовах створення Публічного акціонерного товариства, 100% акцій якого закріплюються в державній власності. Основною загрозою безпеці у цьому напрямку є перехід підприємств у приватні руки, через недоліки законодавства з питань приватизації.

Інвестиційна – забезпечення інвестиційної привабливості, конкурентоспроможності, достатнього рівня інвестиційних ресурсів. Загрозами є втрата вказаних характеристик, недостатній рівень залучення інвестиційних ресурсів.

Таким чином, дані складові можна вважати напрямками забезпечення фінансової безпеки на залізничному транспорті. Виділення таких складових створює чіткий курс роботи у даному питанні і дасть можливість правильної побудови системи формування фінансової безпеки, що забезпечить ефективність реформування, підвищення інвестиційної привабливості галузі та залучення додаткових інвесторів, створення розвиненого і сильного господарського товариства, спроможного

задовольнити всі потреби у перевезенні пасажирів та переміщенні вантажів в Україні.

УДК 656.614.2.072.44

ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОГО КРУИЗНОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО ПРОСТРАНСТВА ЧЕРНОГО МОРЯ

Ковылина М.А., аспирант (ОНМА)

Круизное судоходство на Черном море в 2002—2012 гг. развивалось в среднем плюс 12 % в год. Интерес к Черному морю существенно возрастает, черноморские круизы раскупаются практически сразу, суда таких крупных компаний как “Costa Crociere” и “AIDA” заполнены более чем на 90%.

Усиливающийся интерес глобального оператора Royal Caribbean Int. продиктован желанием увеличить свое присутствие на Черноморском побережье, поскольку ключевые круизные порты мира перенасыщены и не способны удовлетворить увеличивающийся спрос. Еще одним стимулом для компании служит активный рост круизной индустрии в мировом масштабе. Так, по прогнозам компании в 2013 году спрос на круизные путешествия вырастет по сравнению с 2012 годом примерно на 5-6%, а число туристов круизных лайнеров - 21 млн человек. При этом, в 2012 году общая прибыль круизной индустрии достигла порядка 34,1 млрд долларов США.

Среди портов Черного моря по количеству судозаходов лидируют Одесса, Ялта и Констанца. Преображаются порты Бургас и Сочи, развивает причальную линию Батуми, на очереди — Ялта и Севастополь. Неоспоримое преимущество портов Черного моря небольшие расстояния перевозки, что экономически эффективно по расходу топлива.

Роль Одесского порта в продвижении всего Черноморского региона велика. Основные действия Одесского порта, направленные на развитие круизного судоходства в портах Черного моря как единой системы:

- пассажирский комплекс, с годовой пропускной способностью в 4 000 000 человек с общей длиной причальной линии 1370 м.;

- ожидаемая сумма инвестиций только в украинские порты может составить более 1 млрд. долл. США.

- на уровне Кабинета Министров принято решение об использовании гибкой системы скидок для круизных судов, позволившее использовать 20% скидку на все портовые сборы; администрация Одесского порта инициировала объединение всех портов Черного моря под единым брендом CRUISE BLACK SEA,

Наряду с отмеченными, к системным условиям формирования черноморского круизного сегмента относят:

- модернизация причальной линии так, чтобы длина причалов портов стран Черного моря позволяла принимать суда длиной 300—320 м;

- продвигать туристический продукт на международном туристическом рынке. У больших круизных компаний, которые оперируют на территории США и Великобритании, мало информации о круизном потенциале региона; для того, чтобы Одесский пассажирский терминал стал базовым портом в Черном море, необходимым условием является наличие у города современного аэропорта с развитой подъездной дорожной инфраструктурой к пассажирскому терминалу.

Одесса может стать базовым портом в Черном море, потому что, как город и как порт, имеет мировую известность и необходимую береговую инфраструктуру. И, тем не менее, одного порта недостаточно для привлечения мировых лидеров круизного рынка в наш регион. Необходимо совместное развитие потов Черного моря.

УДК 656.073.23

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,
Шапатіна О.О., аспірант (УкрДАЗТ)*

У конкурентній боротьбі з автомобільним транспортом залізницями за останні роки була втрачена значна кількість замовлень на перевезення. Незважаючи на більш низький тариф, залізничні перевезення є дорожчими при розрахунках вартості доставки «від дверей до дверей». При цьому значні витрати у даному логістичному ланцюзі пов'язані із виконанням операцій перевантаження на складах із автомобільного на залізничний транспорт та навпаки.

Питанням скорочення витрат присвячена значна кількість робіт науковців. Це концентрація роботи на ділянках централізованого завантаження-вивезення вантажів з вантажних станцій, впровадження контрейлерних перевезень. Але, незважаючи на вказані заходи, утримати клієнтів на залізничному транспорті не вдалось. Відновлення ролі залізничного транспорту у втрачених сегментах ринку перевезень може бути досягнуто за рахунок використання нових технологічних засобів та технологій перевезення.

Для подолання вказаних проблем у США та країнах Європи використовуються бімодальні

технології перевезення. Бімодальний транспорт (роудрейлери) - це контейнери або причепи з комбінованою ходовою частиною, здатні пересуватися як по автостраді, так і по рейках. Роудрейлери можуть кріпитися і до автомобільного тягача, і до локомотива, утворюючи цілі поїзди. Роудрейлер перевозить вантаж на 12% більше, ніж традиційний контрейлер.

Вказана технологія має ряд переваг:

- недороге обслуговування рухомого складу на терміналах, недороге обладнання;

- відпадає необхідність у традиційних вантажно-розвантажувальних механізмах, що знижує вартість цих операцій;

- відсутність необхідності використання складських приміщень, економія засобів, що пов'язані із зберіганням вантажів;

- зниження втрат і пошкодження вантажу, внаслідок виконання перевезень між визначеними терміналами без проміжних перевантажень;

- зниження забруднення навколишнього середовища.

Недоліком цих технологій є те, що в них застосовуються тільки спеціальні транспортні засоби та пристрої, та низький рівень безпеки руху залізницями.

В розвиток роудрейлерних перевезень на кафедрі «Управління вантажною і комерційною роботою» УкрДАЗТ розроблена технологія перевезення вантажів з використанням існуючих транспортних засобів та їх елементів.

У технології повністю знімається проблема «мертвої ваги», що створюється автомобільною ходовою частиною, яка постійно прямувала з кузовом вагона. Технологія передбачає переставлення кузова універсального залізничного вагона по чергово на змінні ходові частини – автомобільні та залізничні, та використання у якості маневрового рухомого складу нерейкових тягових одиниць. Така технологія дозволить підвищити ефективність комбінованих перевезень вантажів, забезпечити безпеку руху та розширити область їх застосування.

УДК 656.073.235(477)

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,
Шилаєв П.С., к.т.н., асистент,
Світлична А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

Перспективність розвитку контрейлерних перевезень пов'язана із можливістю підвищення провізної спроможності залізниць; збільшення

обсягів вантажоперевезень; зниження собівартості перевезень, що підвищить конкурентоспроможність національних перевізників. Це дозволить поступово інтегрувати національну транспортну систему до європейської. Однією з основних переваг, яка зумовлює вибір контрейлерного способу доставки вантажів вітчизняними та зарубіжними перевізниками є значно нижча собівартість цих перевезень в порівнянні з автомобільними. Вартість перевезення однією вантажівкою з Іллічівська до Клайпеди (Прибалтика) і навантаження кузова складає 750 у.о. За проходження цього маршруту залізничним транспортом клієнт заплатить 420 у.о. Доведено, що ефективність контрейлерних перевезень вища при варіанті доставки вантажів у напівпричепах без сидельного автотягача. Витрати на перевезення однієї тонни вантажу, як правило, на 15-20% нижче, ніж при доставці вантажу автопоїздами без розчеплення сидельних автотягачів. Однією з найважливіших технічних проблем організації постійних міжнародних залізничних маршрутів у напрямку Захід-Схід є прискорений перехід вагонами стиків залізниць колії 1520/1435 мм. Технологія без перевантажувальних перевезень є актуальним питанням у зв'язку необхідністю транспортування екологічно небезпечних вантажів, які не підлягають перевантаженню. Тому створення контрейлерної технології, яка враховує географічні та історичні особливості розміщення країн Європи, вимоги щодо забезпечення безпеки перевезень, збереження вантажів, необхідності забезпечення конкурентоспроможності, організації регулярного контрейлерного сполучення між Україною і країнами Європи є актуальним і важливим питанням на сьогоднішній день. Така технологія була створена в УкрДАЗТ на кафедрі управління вантажною і комерційною роботою (патент №74305). Вона дозволяє завантажувати (розвантажувати) вантажні модулі на залізничні платформи за декілька хвилин. В порівнянні з іншими способами завантажування (розвантажування) залізничних платформ цей варіант є найоптимальнішим з найменшими часовими витратами. Також важливим фактором конкурентоспроможності контрейлерних перевезень є технологічність усього перевізного процесу. Визначення оптимальних рішень передбачає реалізацію системного підходу до вибору рухомого складу і термінальних технологій. Контрейлерний термінал є місцем загального користування, при цьому важливо врахувати, що зручність транспортних підходів найчастіше буде визначальним фактором конкурентоспроможності як окремого об'єкта, так і в цілому виду перевезення. Контрейлерні термінали забезпечують: тенденції інтеграції національної, європейської, та азійської

транспортних систем, параметрів застосовуваних транспортних засобів, тари, транспортних технологій. Для інтеграції залізниць України до міжнародної транспортної мережі та подальшого розвитку вантажних перевезень міжнародними транспортними коридорами, необхідне формування мережі регулярних контрейлерних перевезень в межах «простору 1435 мм і 1520 мм».

УДК 656.212, 656.225

РОЗВИТОК ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МАРШРУТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МАСОВИХ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

Кулешов А.В., аспірант (УкрДАЗТ)

У дійсний час користувачі залізничних послуг на електронний документообіг, як у внутрішніх так і у міжнародних перевезеннях вантажів за рахунок доробки програмно-технічних засобів з метою стикування з програмно-технічними засобами Укрзалізниці.

У 2012 р. порівняно із 2011 р. при відправленні вантажу зі станцій Укрзалізниці на 60,1% зросло оформлення документів з використанням електронного цифрового підпису. У т.ч. в експортному сполученні – в 2 рази, у внутрішньому сполученні – на 46,8%.

Потребує розв'язання задача своєчасного забезпечення навантажувальними ресурсами операторами перевезень-власниками рухомого складу, особливо його дефіцитного роду піввагонів та інших спеціальних вагонів.

Однією з важливих вимог вантажовідправників є своєчасне прогнозоване інформування про наявність на полігоні порожніх вагонів та можливої тривалості їх доставки під вантажні операції.

Подальшому поширенню інформаційних технологій без автоматизації забезпечення маршрутних перевезень масових вантажів на залізницях України бракує, що комп'ютерно-інтегровані підсистеми Мікропроцесорної системи диспетчерської централізації «КАСКАД» реалізують тільки режими управління об'єктами СЦБ.

Запропонована дворівнева модель, в якій взаємозв'язані оптимізаційні завдання для першого рівня у транспортному вузлі і для другого рівня координуючого центру Автоматизованої системи вибору ресурсозберігаючої технології роботи вантажних комплексів станцій залізничного Кременчуцького вузла з використання вагонів власного парку інтегрується в інформаційну систему автоматизованого робочого місця інженера транспортного логістичного центру.

УДК 656.212, 656.225

РОЗВИТОК СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПАРКОМ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ РІЗНОЇ ФОРМИ ВЛАСНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

Кулешов В.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

В Україні доля власних вагонів складає більше в Україні більше 72% від загального парку вагонів, на мережі держав СНД і Балтії - 76,9%, а в Росії - 89,5%. Фізична зношеність основних фондів залізничної галузі становить понад 80%, у т.ч. вагони інвентарного парку – 86%, з них напіввагони – 88%. Зменшення парку УЗ на 10 тис. вагонів (близько 5%) призводить до втрати 15 млрд. т-км вантажообігу або 1,6 млрд. грн прибутку. Поставлене завдання - знайти ефективні технологічні рішення, зістикувати та автоматизувати планування транспортних операцій, консолідувати інтереси і технічні ресурси. До 2015 року 94% балансового наявності напіввагонів підлягає капітально-відновлювальному ремонту або списанню.

За останні три роки холдинг ВАТ «РЖД» практично сформовано, утворено 85 ДЗО залізничного транспорту, такі підприємства, як ФПК, ППК, ФГК, «Трансконтейнер», вагоноремонтні, приміські компанії, «Аероекспрес» та інші.

Для забезпечення зростаючого вантажообігу «Укрзалізниця» до 2020 року необхідно закупити більше двох тисяч вантажних локомотивів і 111 тис. нових вагонів, на що потрібно 8,35 млрд. доларів США інвестицій.

ДП «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ) за 2012 р. перевезено понад 130 млн. тонн вантажів, що становить 31% від загальних обсягів вантажних перевезень, 40% зменшені показники обігу вагону за межами країни, запроваджено сучасні інформаційні системи, які дозволяють вантажовласнику дистанційно здійснювати операції щодо організації перевізного процесу.

Викликає зацікавленість створення об'єднаної транспортно-логістичної компанії (ТЛК), як основи для формування стійкої мультимодальної транспортної системи Білорусії, Казахстану, Росії з метою інтеграції транспортних систем Митного союзу та Єдиного економічного простору.

Недотримання термінів доставки призводить до відмовлення користувачів від послуг залізничного транспорту і перехід на інші види транспорту, зокрема – на автотранспорт. В роботі операторів перевезень потрібно зменшення обігу вагону пов'язувати із прискоренням доставки вантажу.

Наразі УТЛЦ працює з парком вагонів державних вагонних компаній, однак з метою мінімізації обігу вагонів і зменшення порожнього пробігу вагонів інших операторів пропонують ЄСУ ПБВ.

Розробку плану формування вантажних поїздів необхідно проводити з урахуванням закріплення спеціалізації колій у сортувальних парках технічних (сортувальних) станцій, на яких виконується переробка вагонопотоків у залежності від зобов'язань залізниці по термінам доставки вантажів і обігу вагонів різних операторів перевезень з урахуванням гнучких технологій поїздоутворення;

На ДП «Український транспортно-логістичний центр» слід покласти функції Єдиного інформаційно-керуючого логістичного центру, що об'єднує як залізничну, так і внутрішньопортову логістику з координації роботи з урахуванням прискорення просування поїздо- або вагонопотоку.

УДК 656.615(477)

УСЛОВИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ УКРАИНЫ В СИСТЕМЕ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОНМА)

Стратегические задачи участия национальных портов в освоении транзитных грузопотоков, определяемых мировыми и региональными хозяйственными связями, должны учитывать их высокую предпринимательскую эффективность функционирования. Активное обеспечение портами международных транспортно-экономических связей существенным образом влияет на состояние платежного баланса страны.

Один из важнейших факторов эффективного позиционирования морских торговых портов в структуре рынка транспортных услуг становится адекватность технико-экономического уровня параметрам мировой экономике, структуре и девету флота, внешнеторговому обороту.

Важнейшим условием достижения конкурентной устойчивости национальных торговых портов в обслуживании как отечественных так и транзитных грузопотоков является привлечение инвестиционных ресурсов. Этого можно добиться при формировании рациональной государственной транспортной политики ориентированной на максимизацию денежных потоков портового бизнеса независимо от резидентности собственников. Так же следует обращать внимание на структурные сдвиги в грузопотоках, и соответственно формировать инвестиционную программу.

Суммарный грузооборот портов и терминалов Украины составил в 2012 году 161,1 млн.т (на 0,7% меньше чем в 2011 году): сократился транзит на 18,5%, импорт упал на 14,5 % и перевалка грузов во внутреннем сообщении сократилась на 19%. Положительная динамика наблюдается у экспортных грузов – перевалка выросла на 14,1%. В частности

морские торговые порты Украины всех форм собственности переработали 154,3 млн т (меньше на 0,8 % аналогичного периода).

Отдельные ведомства и виды транспорта устанавливали неприемлемые условия для развития мультимодальных транспортных систем, проходящих через транзитное пространство страны. Высокие налоги при неполной загрузке транспортного потенциала, различные платежи и штрафы предопределили уход транзитных грузов на альтернативные направления.

К проблемам функционирования морской отрасли следует отнести: отсутствие эффективной системы управления морехозяйственным комплексом; износ основного капитала; нестабильность кадровой политики в водотранспортной отрасли; отсутствие необходимых действий со стороны государства для закрепления и привлечения нового транзитного потока; экономическая и политическая нестабильность.

Управление морскими транспортными предприятиями должно основываться на экономико-правовых положениях и на контроле за потоками денежных ресурсов и капиталов.

Морским торговым портам необходимо устанавливать тот уровень тарифов, который приведет к повышению его конкурентоспособности. Кроме обеспечения эффективного механизма ценообразования для обеспечения конкурентного позиционирования в системе рынка морской торговли национальным торговым портам необходимо повышать технико-экономический уровень.

Реализация стратегии лидерства в издержках как одно из направлений поддержания конкурентоспособности в условиях равновесных тарифов предопределяет судовладельцев и торговых портов реализовать программы снижения ресурсоемкости. Для этого используются как проектные решения, так и система экономии в функциональной деятельности.

УДК 656.025.4

ЗАЛІЗНИЧНА СКЛАДОВА ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

*Нескуба Т.В., к.е.н., ст. викладач,
Мкртичян О.М., здобувач (УкрДАЗТ)*

Превагами інтермодальних та мультимодальних перевезень є скорочення вартості перевезень вантажів за рахунок найефективнішого використання різних видів транспортування та їх відносна безпечність для навколишнього середовища на відміну від перевезень, що здійснюються одним видом транспорту.

Основною тенденцією в розвитку вітчизняного та світового транспорту є стрімке зростання контейнерних перевезень, які в максимальній мірі відповідають вимогам ринкової економіки. Вони стають невід'ємною частиною товаросупровідної розподільчо-складської системи, яка сприяє безперебійній доставці різної продукції в торгову мережу, а також вантажів виробничо-технічного призначення в галузь промислового виробництва. Досягається високий позатранспортний ефект від підвищення схоронності вантажів, значно прискорюється їх доставка, підвищується конкурентоспроможність та екологічність транспортної продукції.

В умовах ринкової економіки та реструктуризації галузі виникає необхідність нового підходу в організації контейнерних перевезень, який дозволив би з однієї сторони скоротити витрати залізниць, з іншої – підвищити їх привабливість для користувачів.

З метою збільшення обсягів перевезень, прискорення доставки та збереження вантажів у контейнерах, Укрзалізницею організовані наступні контейнерні поїзди і поїзди комбінованого транспорту в напрямку міжнародних транспортних коридорів, а також територією України: «Вікінг», «ZUBR», «Чардаш», «Слов'янський експрес», «Ленд Брідж», «Одеса» та деякі інші.

Головні тенденції в вантажних перевезеннях на залізницях світу пов'язані з розширенням застосування спеціалізованого рухомого складу та збільшенням перевезень по змішаним схемам (контрейлерні перевезення) переважно в міжнародному сполученні. Контрейлерні перевезення, безумовно, один із найперспективніших напрямків розширення спектру транспортних послуг.

Преваги контрейлерних перевезень над звичайними автоперевезеннями давно відомі і широко застосовуються в країнах Західної Європи. Вони забезпечують: високу швидкість і гарантію доставки вантажів відповідно до графіка руху поїзда; безпеку перевезення за будь-яких погодних умов; скорочення часу проходження прикордонного та митного контролів; збереження транспортного засобу та економію палива; збереження автомобільних доріг; збереження навколишнього середовища; економію витрат на оформлення товаросупровідних документів.

Крім того, для перевезень автопоїздів залізницею практично не існує обмежень їхньої маси.

Необхідною умовою в організації комбінованих перевезень є наявність технічних засобів.

УДК 656.025 (477)

**ПРОБЛЕМИ ЗМІШАНОГО РУХУ
ПАСАЖИРСЬКИХ ТА ВАНТАЖНИХ
ПОЇЗДІВ І ПЕРСПЕКТИВИ ЇХ
РОЗДІЛЕННЯ**

Обухова А.Л., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

Залізниці зі змішаним рухом змушені миритися з пріоритетом пасажирських перевезень у всіх областях діяльності, хоча досвід показує, що вантажні перевезення розвиваються швидше. У роботі розглянуті недоліки спільного використання напрямків під вантажний і пасажирський рух і перспективи розмежування маршрутів вантажних і пасажирських поїздів.

Транспортна галузь є складною структурою, для ефективного функціонування якої необхідно враховувати велику різноманітність, як внутрішніх факторів, так і зовнішніх. Залізничний транспорт, будучи конкурентним середовищем, серед зовнішніх факторів повинен, безумовно, орієнтуватися на споживачів своїх послуг – пасажирів і вантажовласників. Споживчі інтереси, інноваційні процеси, міжнародна орієнтація визначають напрямок розвитку та вдосконалення роботи залізниці.

І одним з таких шляхів є впровадження і розвиток швидкісного руху. Швидкість доставки – це один з факторів, на який орієнтуються всі споживачі послуг транспорту. Будь то пасажир, який прагне, як можна швидше прибути на місце призначення, або вантажовласник, у фінансових інтересах якого, щоб вантаж швидко був доставлений до станції призначення.

На сьогоднішній день основні напрямки залізничної мережі України охоплені пріоритетними маршрутами як вантажних, так і пасажирських поїздів. Причому і в першому, і в другому випадку визначальним чинником є термін перебування в дорозі – вантажів або пасажирів. При цьому є ще чимала кількість звичайних поїздів. Тобто йде зіткнення інтересів пасажирів і вантажовласників яке вирішується в бік пасажирських перевезень, одна з фінансової сторони, окупність перевезень загалом забезпечується в більшості за рахунок перевезень вантажів.

Повне розмежування пасажирського та вантажного руху – це процес, що потребує значних витрат часу та матеріальних коштів. Тому більш виправданим буде встановлення пріоритетності напрямків курсування пасажирських поїздів з метою максимального можливого вивільнення їх від вантажного руху та переведення вантажних поїздів на інші (паралельні) напрямки. Це дозволить застосувати для кожного виду перевезення оптимальне технічне обладнання, зменшити обсяги інвестицій в реконструкцію інфраструктури, підвищити швидкості

руху та скоротити витрати на утримання колії в процесі експлуатації.

Розділення пасажирського та вантажного руху рішення не тільки вимушене, а й цілком економічно виправдане. При швидкісному русі пасажирських поїздів більш інтенсивно використовується рухомий склад, зменшується потреба в капіталовкладеннях на його придбання, зменшуються витрати на утримання інфраструктури з урахуванням швидкісного та великовагового руху, які мало сумісні. Використання залізничної колії окремо для руху пасажирських поїздів зменшує витрати на її ремонт і утримання.

УДК 330.565 (477)

**ДЕРЖАВНА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА
ЯК ФАКТОР НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ
УКРАЇНИ**

Пащенко Ю.Є., д.е.н., професор (НАУ)

Основні національні транспортні шляхи, що формують опорну транспортну мережу країни, активно вбудовуються в міжнародні транспортні коридори, що не тільки дозволяє вибирати оптимальні маршрути руху товару, підвищувати швидкість доставки вантажів, але і забезпечувати надійність перевезень. Останнє в даний час отримує особливу важливість у вирішенні соціально-економічних проблем країни. Транспортний комплекс виступає системоформуючим чинником економіки.

Нова геополітична ситуація, що складається в світі, значною мірою залежить від конструювання раціональних континентальних транспортних комунікацій, адекватних можливостям і потребам планетарної технологічної цивілізації.

Зміна геополітичної ситуації та позиціонування України на світовій арені висувають нові вимоги до місії її транспортного комплексу. Існуюче раніше розуміння місії транспорту як інструменту для пасажиро- та вантажообміну і важеля для забезпечення цілісності держави, непорушності її кордонів, активно доповнюється новим змістом: бути інструментом в процесі входження України в світову спільноту, забезпечення безпеки національної економіки, національних територій. Ця обставина останніми роками значною мірою визначає багато проектів і програм. В них стали чітко простежуватися мобілізаційні заходи, особливе місце серед яких займають інтеграційні транспортні проекти.

Україна завдяки своєму вигідному географічному положенню, наявності могутнього транспортного комплексу з розгалуженими системами залізничних, автомобільних магістралей і водних шляхів, здатна в перспективі переключити на себе значну частину євразійських міжнародних вантажопотоків. Тому важливою практичною

задачею стає збереження цілісності як залізничного транзиту, так і всієї системи транспортних комунікацій.

Реальним напрямом підвищення ефективності транспортної системи України є забезпечення більшої відкритості для входження нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвитку конкуренції в усіх галузях транспорту.

Державна політика розвитку транспортних комунікацій є загальнодержавною системою заходів і дій, яка направлена на реалізацію життєво важливих інтересів особи, суспільствами і державами в різних сферах, оптимальне і ефективне функціонування яких зараз і в довгостроковій перспективі, так чи інакше, пов'язане з переміщенням людей і вантажів усередині національного простору і за його межами. Політика розвитку транспортних комунікацій реалізується за рахунок політичних, економічних, дипломатичних, інформаційних, культурних та інших форм.

Ефективність політики розвитку транспортних комунікацій на сучасному етапі обумовлюється оптимальним поєднанням, з одного боку, форм пріоритетного державного контролю в стратегічно важливих для інтересів суспільства і держави областях (перевезення особливо небезпечних вантажів, вантажів військового значення, в умовах надзвичайних ситуацій і т.д.) і підприємницької активності господарюючих суб'єктів різних форм власності в інших областях, з другого боку, державного регулювання пріоритетних параметрів функціонування і розвитку (тарифна політика відносно малозабезпечених та інших пільгових категорій громадян, будівництво нових транспортних магістралей і об'єктів транспортної інфраструктури) і заохочення широкої ініціативи суспільних структур в центрі і на місцях, окремих підприємств та індивідів.

Сьогодні на загальнонаціональному рівні політика розвитку транспортних комунікацій, так чи інакше, орієнтована на повне задоволення потреб економіки і суспільства в перевезеннях з погляду економічності, безпеки і екологічності, включає наступну систему пріоритетів:

- участь держави в безпосередній транспортній діяльності зводиться до мінімуму при значному підвищенні з її сторони ефективності контролю, регулювання, підтримки;

- держава несе повну відповідальність за стійкий розвиток транспорту, за стан і розвиток стратегічної транспортної інфраструктури;

- ринок транспортних послуг розвивається на основі конкуренції незалежних транспортних операторів;

- податкове регулювання використовується як інструмент досягнення заявлених пріоритетів;

- розвиток експорту транспортних послуг розглядається як найважливіший чинник конкурентоспроможності держави на міжнародній арені;

- транспорту повинна бути доступна найбільш економічна, безпечна і екологічна техніка;

- держава відповідає перед суспільством за безпечне, економічно ефективне і екологічно стійке функціонування транспортної системи.

Крім того, розвиток єдиної транспортної системи в тій або іншій країні повинен сприяти вирішенню завдань регіональної економічної політики, головна з яких – формування і зміцнення економічної основи для самостійного соціально-економічного розвитку регіонів при чіткому розмежуванні компетенції і відповідальності між центральними, регіональними і місцевими органами влади.

Актуальною проблемою політики розвитку транспортних комунікацій, у тому числі в її регіональному вимірюванні, є досягнення раціонального співвідношення між видами транспорту, взаємозв'язаної динаміки в їх розвитку і використуванні. Саме на «стиках» взаємодії між видами транспорту мають місце в даний час найбільші втрати і диспропорції. У ряді країн намітилася тенденція до непропорційного розвитку інфраструктури видів транспорту, що веде до втрати системного ефекту на ринку транспортних послуг як для виробників, так і для перевізників.

Найважливішим компонентом нового підходу повинне бути розуміння того, що, в цілому, в розвитку залізниць в найближчі роки ключовими стануть два чинники. Перший, це міжнародні транспортні коридори, в роботі яких Україна, завдяки своєму вигідному географічному положенню, може і повинна брати активну участь. Другий чинник – це зростання обсягів контейнерних перевезень, що невідно, оскільки мультимодальність контейнерів якісно знижує вартість і час навантажувально-розвантажувальних робіт, а також підвищує збереженість вантажу.

УДК 658.3

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Посилення процесів глобалізації і підвищення транзитної ролі України передбачає інтеграцію транспортної системи країни у міжнародну транспортну систему та механізми управління перевізним процесом. У зв'язку з цим однією із задач стає формування стабільної системи фінансування транспортної галузі, яка враховує її особливості як інфраструктурної галузі.

Кризова ситуація на світовому ринку і в економіці країни привела до зниження обсягів

перевезень на залізничному транспорті. Зменшилися доходи, а разом з ними інвестиційний потенціал галузі. Саме відповідальність держави за розвиток галузей інфраструктури при обмеженості фінансових можливостей визначає необхідність об'єднання ресурсів і дій держави і приватного сектора в різних формах державно-приватного партнерства (ДПП). З цього поводу доцільним є вивчення світового досвіду фінансування капіталомістких транспортних процесів, створення об'єктів логістичної інфраструктури.

Метою ДПП є розвиток інфраструктури в інтересах суспільства шляхом об'єднання ресурсів і досвіду кожної із сторін, реалізація суспільно значимих проектів з найменшими витратами і ризиками за умови надання економічним суб'єктам високоякісних послуг. Аналіз зарубіжних проектів в країнах з різним економічним розвитком, реалізованих за допомогою концесійної форми ДПП, показав, що такі партнерства успішно застосовуються в транспортній (автодороги, залізниці, аеропорти, порти, трубопровідний транспорт) і соціальної інфраструктурі (охорона здоров'я, освіта, туризм), житлово-комунальному господарстві (водопостачання, електропостачання, очищення води, газопостачання та ін.), в інших сферах (оборона, об'єкти військової сфери). Лідируючою є транспортна інфраструктура.

Форми, в яких реалізується ДПП, відрізняються мірою відповідальності, яку держава або приватний сектор беруть на себе по експлуатації і технічному обслуговуванню, капітальним вкладенням і поточному фінансуванню, комерційному ризику, а також тим, кому належать активи, і тривалістю співпраці. Основними формами партнерств є концесії (55%), передача активів (5%), проекти «з чистого листа» (greenfield) (34%), контракти на управління і лізинг (6%).

Світовими лідерами в області ДПП визнані США і Великобританія, Франція і Німеччина. Досвід у Великобританії, Нідерландів, Іспанії, Португалії, Греції свідчить про економію державних коштів від 10 до 20% при передачі об'єктів інфраструктури в концесії приватному капіталу. Найбільш активне залучення приватного капіталу в транспортну галузь спостерігається в країнах Латинської Америки і Карибського басейну (37% всіх проектів), на другому місці - Східна Азія і Тихоокеанський регіон (доля проектів ДПП тут склала 30%).

Нині ряд центральноєвропейських країн формує необхідну законодавчу базу, або ухвалюючи для цього конкретні закони про ДПП (Польща, Румунія і Словенія), або адаптуючи і застосовуючи закони про концесії, приватизацію і матеріально-технічне забезпечення (Угорщина, Грузія і Латвія). У Болгарії, Румунії і Чеській Республіці створюються центри ДПП, укомплектовані кадрами фахівців в цій області. Цим структурам доручено надавати допомогу міністерствам в розробці механізмів ДПП,

інструктивних матеріалів і стандартів, консультувати їх з питань реалізації проектів співпраці держави і бізнесу.

Цікавим прикладом розвитку інфраструктури дорожньої мережі є досвід України, яка розробила Програму розвитку туристичної інфраструктури по напрямках міжнародних транспортних коридорів, згідно з якою в зонах економічного тяжіння МТК мають бути побудовані пункти туристичного сервісу. Нова мережа автомагістралей зонами свого економічного впливу охоплює практично усю територію України, що дозволяє прив'язати до неї 90 туристичних об'єктів. При порівняно невеликих витратах це може дозволити облаштувати і місцеві дороги, які зв'язують об'єкти туризму з автомагістралями (будівництво місцевих доріг до туристичних об'єктів здійснюватиметься за рахунок їх власників).

В цілому логістична інфраструктура в Україні функціонує в умовах відособленості і неузгодженості її елементів, роздробленості учасників ринку, які надають логістичні послуги, недостатності державного і приватного фінансування стратегічних інфраструктурних проектів. Поліпшення положення можливе шляхом проведення цілеспрямованої політики держави по залученню інвестицій в об'єкти логістичної інфраструктури. При цьому збільшення ролі приватного капіталу в розвитку транспортної галузі не означає усунення держави з цієї сфери: вона перетворюється з саморегульованого постачальника транспортних послуг в незалежного регулятора постачань спектру послуг, що здійснюються приватним сектором. Держава не може піти повністю з сфери регулювання транспортного сектора, оскільки не усі види послуг однаково конкурентоспроможні, крім того необхідно підтримувати безпеку і високу якість транспортних послуг.

УДК 656.61

РОЛЬ БЮДЖЕТУ В ПРОЦЕСІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Постоленко Ю.П., аспірант (ОНЕУ)

Забезпечення стабільності соціально-економічного зростання та конкурентоспроможності морегосподарського комплексу і соціально-економічного розвитку прибережних регіонів України є особливо актуальним в сучасних умовах.

У ринковій економіці державний бюджет відіграє роль особливого регулятора соціально-економічних процесів у державі. Через систему бюджетних інвестицій держава приймає безпосередню участь у інвестиційних процесах, зокрема в сфері функціонування морського господарського

комплексу.

Обсяг бюджетних інвестицій відображає рівень впливу держави на економічні процеси, що відбуваються. Характерним для України є процес зниження рівня бюджетного інвестування до критично малих значень, що призводить до негативних наслідків. Доцільний для України рівень бюджетних інвестицій має становити 2 % від обсягу ВВП. На нашу думку, це забезпечить стимулювання економічного розвитку та необхідний рівень соціально-економічного розвитку України.

За перші 20 років незалежності України держава вкладала в розвиток своєї портової системи близько 150 млн дол. За попередніми оцінками, інвестиції, яких потребує галузь в гідротехніку, наземну інфраструктуру і створення штучних земельних ділянок складають близько 25 млрд грн.

Розвиток морегосподарського комплексу в найближчій перспективі за рахунок лише власного прибутку підприємств морського бізнесу не є можливим. Варіантом розвитку можна було б розглядати кредитні ресурси, проте вони вкрай обмежені, дорогі, пов'язані в підвищеним рівнем ризику. Як наслідок, виникає потреба у формуванні альтернативних джерел фінансування розвитку потужностей морегосподарського комплексу. Ризики довгострокових інвестицій мають бути розподілені між державним бюджетом, бюджетами суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу та іншими джерелами інвестування.

В таких умовах підвищується відповідальність підприємств морегосподарського комплексу за результати фінансово-господарської діяльності. Відповідно виникає об'єктивна потреба у постійному контролі, аналізі, коригуванні й прогнозуванні змін фінансового стану та оцінці фінансових можливостей підприємств морського бізнесу на майбутнє. Система управління підприємствами повинна вдосконалюватись з урахуванням новітніх теоретичних і практичних досягнень у сфері менеджменту. Одним з ефективних напрямків удосконалення системи управління вітчизняних підприємств морегосподарського комплексу є використання бюджетування. За рахунок бюджетування максимально досягається покращання координації дій підрозділів підприємств, узгодження напрямків їх діяльності; підвищення оперативності й ефективності у прийнятті управлінських рішень, покращання фінансових результатів й використання ресурсів, поліпшення платоспроможності за рахунок ефективного управління грошовими потоками.

Таким чином, система бюджетування має ряд переваг і в сучасних умовах є одним з найбільш передових методів управління в сфері функціонування морегосподарського комплексу.

УДК 339.5

ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ЄВРАЗІЙСЬКИХ КОМУНІКАЦІЙ

*Саєд С.М. Анкаві, аспірант
(ХНУ ім. В.Н. Каразіна)*

Для того, щоб стати конкурентною державою у центрі Європи, Україна повинна вибудувати таку гео економічну модель розвитку, яка б відповідала новітнім викликам, потребам, тенденціям і можливостям розвитку сучасної світогосподарської системи. Для ефективної реалізації гео економічної моделі України в євразійському просторі необхідно, насамперед, виробити сучасну гео економічну модель розвитку, найважливішими елементами якої будуть: Балто-Чорноморське економічне партнерство, багаторівнева система транскордонного співробітництва, транскордонна мережа транспортних коридорів, мегасистеми партнерств між регіонами і містами України та інших країн, розташованих як на осі Захід – Схід, так і на осі Південь – Північ [1].

Ключове гео економічне положення України на Євразійському континенті обумовлено рядом факторів.

По-перше, територія України є місцем перетину євразійської гео економічної системи координат Північ – Південь (меридіан) і Захід – Схід (паралель). Як відомо, Євразія сотні років не використовує як джерело свого процвітання такий наймогутніший гео економічний ресурс, як Балто-Чорноморсько-Каспійська вісь. Нинішній етап розвитку євразійських країн є досить сприятливим для відновлення потенціалу зазначеної осі у формі балто-чорноморсько-каспійського партнерства.

По-друге, Україна володіє одним із найпотужніших на євразійському просторі транзитних потенціалів. Гео економічний простір України просякнутий різними транспортними системами, які мають транзитний характер і трансконтинентальні параметри. Україна має унікальні нафто- та газоносні транспортні артерії, газові сховища, значну кількість аеродромів, досить розвинуту систему залізничного транспорту, розгалужену мережу автомобільних шляхів, морські й річкові порти, транспортно-пропускні пункти по всьому периметру державних кордонів. До того ж територією України пролягає важлива водна артерія – Дніпро. Якщо його з'єднати каналом із Даугавою (Литва), то можна створити унікальний водний шлях Балтійське море – Чорне море. Тоді буде утворений новий гео економічний ресурс стратегічного рівня, де безпосередньо будуть задіяні Україна, Білорусь і Литва.

По-третє, Україна є потужною транскордонною державою.

По-четверте, важливими складовими української території є два морських ареали, а саме Чорне та Азовське моря, завдяки яким геоелекономічний потенціал України суттєво зростає. Чорне море є євразійською брамою до Середземномор'я, відповідно до країн Північної Африки і далі вглиб цього континенту. Окрім того, Чорне море через Грузію виводить Україну до країн Південної Азії (Індія, Бангладеш, Пакистан та ін.), які володіють величезними природними ресурсами і місткими внутрішніми ринками з необмеженим потенційним попитом [2].

Таким чином, для того, щоб Україна змогла найповніше реалізувати свій геоелекономічний потенціал у євразійському просторі й набути статус держави – субрегіонального лідера, необхідно підвищити ефективність усіх перелічених вище факторів, а також забезпечити їх комплексний розвиток, що дасть змогу досягти позитивного інтегрального результату та синергетичного ефекту.

УДК 656.07

ОБГРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ ВАРТІСНО- ОРІЄНТОВАНОГО УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

*Токмакова І.В., к.е.н., доцент,
Обруч Г.В., магістр (УкрДАЗТ)*

На сучасному етапі розвитку залізнична галузь, у зв'язку з реформуванням і переходом підприємств на акціонерну форму власності, потребує нового підходу до управління.

Серед безлічі концепцій управління особливе місце займає підхід, що отримав назву «управління, яке орієнтоване на створення вартості» – VBM (Value Based Management). Ця концепція, орієнтована на покращення стратегічних та оперативних рішень на всіх рівнях підприємства за рахунок концентрації зусиль її менеджменту на ключових факторах вартості.

Впровадження системи управління вартістю – досить довготривалий процес, деякі фахівці оцінюють його тривалість в 2-3 роки.

Виділяють наступні етапи впровадження системи управління вартістю:

Першим етапом на шляху до створення системи управління вартістю підприємства є визначення його вартості на найближчу минулу звітну дату, саме ця вартість і є точкою відліку, в порівнянні з якою і будуть визначатися досягнення підприємства.

Як підсумком першого етапу є виявлення тих груп активів, вартість яких, по-перше, має ключове значення для компанії, по-друге, має значний потенціал росту, по-третє, досягла свого піку і тепер

ці активи буде вигідніше реалізувати, чим тримати на балансі підприємства.

Другий етап – підготовка відповідних кадрів – є досить складним, так як персонал є рушійною силою під час впровадження даної системи управління.

Третім етапом є створення системи факторів вартості підприємства, серед яких цільовим фактором можна визначити економічну додану вартість (EVA), оскільки він відображає процес створення вартості і дозволяє оцінити реальний економічний прибуток при необхідній мінімальній ставці прибутковості, яку акціонери змогли б отримати, вклавши свої кошти в цінні папери підприємства.

Четвертим етапом є створення системи оцінки оперативними та стратегічними управлінськими рішеннями. Кожен менеджер повинен розуміти напрям зміни (зростання чи зниження) вартості у відповідь на його дії. Система оцінки буде базуватися на факторах вартості, визначених для кожної ланки управління.

П'ятим етапом є аналіз ролі кожного підрозділу у вартості компанії. Це дозволить при подальшому аналізі виявити бізнес-одиниці «утворюючі» і «руйнуючі» вартість.

Шостим етапом є підготовка звіту з позиції управління вартістю. На цьому етапі слід провести моніторинг та аналіз виконаної роботи, визначити в якій мірі введення даної системи управління вартістю вплинуло на ефективність функціонування, і яких заходи потрібно провести в подальшій роботі.

Як підсумок вище наведеного приступаючи до впровадження цієї системи, підприємство повинно мати свою формалізовану стратегію з чітко визначеною метою, а не створювати її в процесі реалізації даного підходу до управління.

Враховуючи особливості ринкової економіки країни та виходячи з досвіду зарубіжних підприємств, можна зробити висновок, що дана концепція є найкращою серед існуючих, а її впровадження приведе до ефективного функціонування та подальшого розвитку підприємств залізничного транспорту України.

УДК 656.61:339.165.4

ГЛОБАЛИЗАЦІЯ И ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ ПАРАМЕТРОВ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Фрасинюк Т.И., аспирант (ОНМА)

Следует согласиться, что главная особенность современного экономического развития сводится к тому, что «... глобализация, сущность которой заключается во всевозрастающей экономической интеграции развитых стран» определяет, в конечном счете, и требования к

розвитку морського транспорту. Особо виділяється проблема диференціації ролі розвиваючихся економік в глобалізації – фактичне виключення з виробничої діяльності значительного числа країн, економіка яких заснована на експорті сировинних ресурсів і імпорту готової продукції. Таким чином, глобалізація виступає в двох основних формах: інтегроване виробництво і вільна торгівля. Одночасно посилюється і розширюється система інституціонального і адміністративного регулювання на основі уніфікації правил і стандартів торгового мореплавства.

Глобалізація, в своїй початковій стадії, – це процес зміни застарілої моделі індустріального розвитку на нову – інформаційно-інтелектуальну. Необхідним умовою для забезпечення світової стабільності і загальної гарантованої безпеки як національної, так і глобальної, є інтенсивна і синхронна інтеграція і взаємозалежність як можна більшого числа країн в світову економічну систему. Країни, які не мають доступу до світової економіки, несуть ощутимі втрати від економічної глобалізації і своїм відставанням, а навіть застоєм і деградацією, затримують глобальне розвиток.

Глобалізація обумовлює коренні



Рис. 1. Процес інтернаціоналізації господарської діяльності

УДК 656:658

СТРАТЕГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Чупир О.М., к.е.н., доцент (ХНТУБА)

Місія держави в галузі транспорту – створення умов для підвищення якості життя та задоволення потреб людини та економіки через доступ до безпечних, економічних та якісних транспортних послуг. Для її виконання потрібні сучасна інфраструктура та транспортні засоби, що пов'язано з невідкладним вирішенням проблем функціонування різних видів транспорту: спад обсягів виробництва товарів, що зумовлював спад попиту на вантажні перевезення; недосконалість та

соціальні та економічні зміни. Зв'язані з глобалізацією позитивні результати та блага розподіляються дуже нерівномірно. При цьому сильні в економічному і політичному відношенні країни як проводили, так і продовжують проводити стару політику – політику абсолютизації своїх життєво важливих інтересів, що достатньо чітко видно по характеру розподілу дефіциту торгового флоту по країнам.

Процеси глобалізації схематично відображені на рисунку 1. Підпорядкування загальної задачі економічного зростання пріоритетних економік не в повній мірі забезпечує ефективність участі країн в міжнародному розподілі праці.

Глобалізація відрізняється якісно від традиційної інтернаціоналізації. Основною глобалізації є реалізація принципу відкритості і переходу національного господарства в інтегровану світову економіку. Ключовими та характерними ознаками глобалізації є: пріоритетність лібералізації і зростання масштабів торгівлі; інтернаціоналізація обігу капіталу і стимулювання його руху. При цьому розширюється діяльність ТНК; підвищується роль світового ринку в задоволенні попиту; формуються міжнародні фінансові інститути; досягається абсолютизація ролі ВТО.

нестабільність нормативно-правової бази забезпечення діяльності транспортного комплексу; значне й багаторазове зростання цін на транспортні послуги, що призводило до значного зниження доходів транспорту; низька конкурентоспроможність транспорту та транспортної інфраструктури на зовнішніх і внутрішніх ринках; недостатність обсягів інвестування модернізації, оновлення рухомого складу та об'єктів транспортної інфраструктури.

Відповідно до транспортної стратегії України на період до 2020 року, основні цілі розвитку транспортної системи трансформуються в поняття:

1) збалансованість – формування єдиного транспортного простору України на базі збалансованого розвитку транспортної інфраструктури; 2) якість – забезпечення обсягу та конкурентоспроможності транспортних послуг за

критеріями якості для вантажовласників; 3) доступність – задоволення потреб населення у перевезеннях; 4) інтеграція в міжнародний простір – інтеграція у світовий транспортний простір і реалізація транзитного потенціалу країни; 5) безпека і екологічність – забезпечення безпеки та екологічності перевезень; 6) економічність – зниження частки транспортної складової в ціні готової продукції; 7) випереджувальний розвиток – забезпечення випереджувального розвитку транспортної галузі.

Досягти поставлених цілей можливо лише за умови активного застосування інноваційних технологічних, економічних і правових рішень. Основними пріоритетами Транспортної стратегії держави мають бути:

- розвиток транспортної інфраструктури, її модернізація та приведення у відповідність із євростандартами, розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів, швидкісних автомобільних доріг та мережі прикордонних пунктів пропуску;
- підвищення державних соціальних стандартів транспортного обслуговування населення;
- інтегрування транспортної системи України в європейську та світову;
- прискорена адаптація вітчизняного законодавства до європейських норм та стандартів;
- упровадження нормативних актів, які відповідають положенням та вимогам міжнародних угод;
- розвиток експорту транспортних послуг, ефективна реалізація транзитного потенціалу України, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг;
- поліпшення інвестиційного клімату, залучення інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства, удосконалення механізму лізингу транспортних засобів;
- створення сприятливих умов, які забезпечуватимуть привабливість транспортної діяльності для залучення приватного, у тому числі іноземного, капіталу;
- формування ефективної конкурентної тарифної політики та забезпечення доходної бази підприємств галузі тощо.

УДК 330.341.1:656.2

НАПРЯМКИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В умовах стрімкого розвитку науково-технічного прогресу освоєння його досягнень шляхом створення й практичної реалізації нововведень стає важливим завданням забезпечення

конкурентоспроможності підприємств.

Перехід на інвестиційно-інноваційний етап розвитку економіки, вступ до СОТ, набуття асоційованого членства у Європейському Союзі вимагає розвитку всіх галузей економіки України на якісно новій основі.

Залізничний транспорт, який є провідною галуззю економіки України та головним ланцюгом транспортної системи країни, має спрямовувати свою діяльність в напрямку інноваційних перетворень.

Досягнення високої ефективності діяльності за рахунок технологічної модернізації і інновацій має реалізуватися за такими стратегічними напрямками інноваційного розвитку залізничного транспорту:

- розвиток існуючих, розробка і впровадження нових «технологічних платформ»;
- підвищення енергоефективності і впровадження ресурсозберігаючих технологій;
- створення сучасних транспортно-логістичних систем, включаючи швидкісний і високошвидкісний рух;
- розвиток інтелектуальних систем управління перевізним процесом на базі цифрових телекомунікаційних і супутникових технологій, спеціалізованих інформаційно-управлінських систем;
- кардинальне оновлення рухомого складу і об'єктів інфраструктури у відповідності до світових стандартів.

Створення і впровадження інноваційних технологій дасть можливість залізничному транспорту не тільки закріпити свої позиції на транспортному ринку, але й підвищити ефективність діяльності та конкурентоспроможність.

УДК 331.101.3:656.2(477)

ОСОБЛИВОСТІ МОТИВАЦІЇ ПРАЦІ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

*Шульга А.В., к.е.н., доцент,
Хворова К.М., студентка
(ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна)*

Укрзалізниця є державною монополією і процеси мотивації праці повинні відповідати жорстким законодавчим вимогам.

Система управління залізничним транспортом передбачає найважливішим стратегічним фактором управління залізничним транспортом – забезпечення безпеки руху поїздів та автотранспорту. Тому значну роль в управлінні процесами мотивації праці відіграє вдосконалення діючих та розробка нових галузевих нормативних документів з оплати, організації та охорони праці працівників, пов'язаних з безпекою руху поїздів; запровадження нових моделей управління персоналом, з урахуванням досвіду залізниць інших країн, який вже визнаний у світі.

Основними складовими процесів мотивації праці на залізницях є: вдосконалення системи винагороди працівників; створення належних умов праці; вдосконалення системи організації праці, режиму праці та відпочинку; охорона праці; удосконалення функції управління персоналом, можливості кар'єрного росту; додаткові пільги та гарантії соціального захисту згідно з Галузевою угодою та колективними договорами залізниць: вирішення житлового питання; медичне обслуговування.

Фонд оплати праці планується укрупнено на основі фактичних даних минулого року плюс коефіцієнт підвищення основної заробітної плати (0,25, як передбачено Галузевою угодою, але в останні роки цей коефіцієнт штучно зменшується).

Фонд оплати праці не враховує можливих змін, які можуть наступити протягом року. Таке планування обмежує виплату премій протягом року і не дає можливості встановлювати ряд доплат та надбавок, передбачених законодавством та Галузевою угодою, тому що виконання ФОП жорстко контролюється. Від удосконалення мотивації праці на залізницях України залежить підвищення ефективності підприємств залізничного транспорту України. Як наслідок це обумовлено необхідністю розробки нової системи оплати праці окремих категорій працівників на залізничному транспорті України.

У більшій частині наукової й навчальної літератури формування фонду оплати праці, у тому числі визначення рівня заробітної плати, ґрунтується на тарифній системі, що історично склалася, з різною формою її модернізації. Сучасний розвиток виробництва потребує ширшого залучення робочих (виконавців) до підвищення ефективності праці. Формування нормативів, що враховують якісні й кількісні результати праці робочих, дасть змогу помітно підвищити продуктивність праці.

Програмою «Україна 2020: стратегія національної модернізації» розробленої на виконання доручення Кабінет Міністрів України Міністерством економіки України за участю центральних органів виконавчої влади, Державної установи «Інститут економіки та прогнозування Національної академії Наук України» із врахуванням пропозицій, отриманих від громадських організацій» визначено основні складові, етапи та показники розвитку трудових ресурсів за різними сценаріями на період до 2020 року.

Розглядаються 2-сценарії розвитку: інерційно-пасивний і інвестиційно - активний. Для підвищення економічної активності населення передбачається: поетапне підвищення мінімальної заробітної плат відповідно до економічної динаміки з поступовим доведенням її до 2 прожиткових мінімумів для працездатної особи (або не менше 45% від середньої заробітної плати); сприяння розвитку системи договірної регуляції оплати праці,

зокрема шляхом закріплення відповідних положень в Генеральній, галузевих угодах та колективних договорах; підвищення ролі нормування праці всіх категорій працюючих з метою посилення мотивації до праці.

УДК 330.341.1:656.2

МЕХАНІЗМИ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНОЮ СПРИЙНЯТЛИВІСТЮ СУБ'ЄКТІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Якименко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Традиційно систему управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту представляють як систему сприйнятливості до нововведень, орієнтуючи її на виявлення необхідних інновацій та створення необхідних умов для їх упровадження.

Такий традиційний підхід потрібно розширити, визначивши завданнями системи управління інноваційною сприйнятливістю залізничного транспорту – формування умов для продукування, впровадження, комерціалізації інновацій, що забезпечується на галузевому рівні.

В процесі реформування залізничного транспорту змінюється не тільки організаційно-функціональна приналежність суб'єктів, але й розширюються завдання, які стоять перед ними стосовно управління інноваційною сприйнятливістю. Набуття юридичної самостійності неодмінно вимагає від них упровадження механізмів управління інноваційною сприйнятливістю. Для кожного суб'єкта залізничного транспорту перелік механізмів включає:

1) структурний механізм, метою якого є підтримання організаційних форм, які найбільшим чином відповідають структурі та динаміці компетенцій підприємства та зовнішнього середовища. Для цього доцільним є формування в межах організаційної структури підприємства спеціальних підрозділів, які реалізують функції управління різними аспектами інноваційного процесу та ставлять за мету забезпечення своєчасних змін у структурі управління інвестиційно-інноваційною діяльністю підприємства. Вирішення протиріччя між якістю й кількістю впроваджених продуктів можна досягнути при використанні розвиненої матричної проектно-виробничої структури. Вона забезпечує найвищий рівень упровадження, а її розвинена форма здатна гарантувати й високу новизну застосовуваних рішень. Матрична структура забезпечує рівновагу між виробничою та інноваційною видами діяльності. Це означає, що кожен структурний підрозділ підпорядкований двом центрам прийняття рішень, тобто двом організаційним структурам: вертикально-

виробничому підрозділу й горизонтально-інноваційній структурі;

2) інформаційний механізм трансформує зовнішні та внутрішні для підприємства дані та знання в корисні інформаційні продукти щодо його поточних або перспективних потреб, тактичних або стратегічних інтересів, формуючи його інформаційні ресурси, запаси й резерви.

3) механізм прийняття рішень, мета якого - пошук, відбір та впровадження інновацій, необхідних для розвитку потенційно цінних ресурсів і спроможностей підприємства. Основними завданнями механізму прийняття рішень повинні бути: визначення й підтримка необхідних меж для системи внутрішнього контролю; забезпечення можливостей для проведення експериментів у масштабах ринку; підтримка дивергентного мислення та креативності; розробка системи оцінки інновацій, що необхідне з метою визначення доцільності впровадження інновацій;

4) механізм управління ресурсами, завдання якого пов'язані з обліком ресурсної бази підприємства, аналізом тенденцій її зміни й відтворення, надання рекомендацій щодо її ефективного використання в частині пошуку джерел мобілізації ресурсів для реалізації інноваційних проектів з погляду цінової та логістичної оптимізації;

5) механізм управління інноваційним процесом, завданням якого є формулювання мети управління, оцінювання своїх можливостей, сильних і слабких сторін, методів управління тощо, тобто організація інноваційного менеджменту на підприємстві, яка складається з основних елементів: підсистеми наукового супроводження, керівної, керованої, цільової підсистем та підсистеми забезпечення.

УДК 658.5:656.2

ОБГРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ АДАПТАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ДО СУЧАСНИХ УМОВ

Янченко Н.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Важливим напрямком виходу підприємств залізничного транспорту із кризового стану є вдосконалювання керування, що повинне бути спрямоване на адаптацію підприємства до змін зовнішнього середовища, на вироблення стратегії розвитку підприємства.

Якщо раніше вважалося, що велике підприємство має кращі шанси перемогти в конкурентній боротьбі в порівнянні з маленьким, то тепер усе більше яким стає той факт, що переваги в

конкурентній боротьбі одержує те підприємство, що зуміє швидше адаптуватися. Швидкість й ефективність процесу адаптації стануть в умовах прискорення змін зовнішнього середовища одним з головних конкурентних переваг як у перспективному, так й у поточних періодах діяльності підприємства.

Прискорення змін зовнішнього середовища, поява нових запитів і зміна позиції споживача, зростання конкуренції на ресурси, інтернаціоналізація бізнесу, поява нових, найчастіше зовсім несподіваних можливостей для здійснення бізнесу, розвиток інформаційних мереж, що роблять можливим блискавичне поширення й одержання інформації, широка доступність сучасних технологій, зміна ролі людських ресурсів, а також ряд інших факторів привели до різкого зростання значення здатності підприємства вчасно відреагувати на зміни середовища.

Неефективність існуючих форм управління змушує науковців замислюватись над створенням нових форм, які б відповідали всім сучасним вимогам господарювання підприємств. Система управління підприємством повинна мати у своєму складі гнучкі компоненти, здатні до самоналагодження, адаптації до дій подразника, тобто включати систему адаптивного управління підприємством. Концепція адаптивного управління сьогодні виступає потужною зброєю для опору мінливості умов функціонування та розвитку суб'єктів господарювання.

Аналіз поточного стану підприємств залізничного транспорту свідчить про наявність значного кола проблем підприємств залізничного транспорту, які потребують негайного вирішення для забезпечення подальшого розвитку підприємств галузі в умовах нестабільності бізнес-середовища, а саме: неефективне використання економічного потенціалу галузі; невідповідність організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки країни; недостатня прозорість фінансової діяльності підприємств галузі; низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень.

На сучасному етапі розвитку першочерговими завданнями адаптивного управління на підприємствах залізничної галузі є зміна архаїчної організаційної структури, а також напрацювання методичного апарату і адекватної системи управлінського обліку і контролю, відсутність яких не дозволяє керівництву мати в оперативному режимі достовірну картину фінансового положення підприємства, витрат і прибутковості окремих видів діяльності, стадій і стану технологічного процесу і на цій основі приймати короткострокові і середньострокові рішення. Відсутність подібної системи унеможливує визначення привабливості тих або інших ринків, прогнозування в реальному часі фінансові надходжень та планування ефекту від реалізації послуг та від інвестицій.

Секція

«МЕНЕДЖМЕНТ І МАРКЕТИНГ НА ТРАНСПОРТІ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор В.Г.Шинкаренко

УДК 004.738.8

**СПЕЦИФІКА УПРАВЛІННЯ
ЕЛЕКТРОННИМ БІЗНЕСОМ
ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНОГО
ПІДПРИЄМСТВА**

*Грбовський Є.М., к.е.н., доцент
(АВВ МВС України)*

На сучасному етапі розвитку економіки відбувається формування нового виду підприємницької діяльності, що характеризується інтенсивним використанням інформаційних технологій і, зокрема, мережі Інтернет як фундаменту бізнес-системи компанії. Цей новий вид підприємницької діяльності отримав назву електронного бізнесу (е-бізнесу).

Здійснення електронного бізнесу нерозривно пов'язане з необхідністю врахування основних особливостей цієї форми підприємницької діяльності:

1) середовищем бізнесу виступає глобальна мережа Інтернет;

2) необхідність клієнтоорієнтованого підходу в комерційній діяльності внаслідок зниження витрат переходу споживачів від одного продавця до іншого;

3) інформація є стратегічним ресурсом, що забезпечує конкурентну перевагу.

4) поділ праці на рівні управлінських функцій за межами підприємства.

5) зміна форм конкуренції. Раніше конкуренція укладалася в основному в змаганні із ціни і якості, в умовах е-бізнесу - це конкуренція за швидкістю зміни бізнес - моделей і продуктів. У цьому зв'язку, технологія стає основним провідним фактором й визначає розвиток бізнесу.

6) посилення рівня конкуренції внаслідок розширення географії здійснення бізнесу.

Сьогодні з'являються ряд специфічних особливостей організації е-бізнесу на рівні високотехнологічного підприємства:

1) максимізація функціональної сумісності організації зі своїм бізнес оточенням.

2) організація ефективних платежів і доставки товарів і послуг.

3) трансформація комерційної діяльності високотехнологічного підприємства під інтереси й запити споживачів.

4) перенесення акценту з матеріальних активів на такі нематеріальні активи, як люди, ідеї, технології й стратегії об'єднання й використання головних інформаційних ресурсів компанії.

5) придбання здатності постійно міняти структуру високотехнологічного підприємства, методи ведення бізнесу, продукцію й послуги.

В умовах е-бізнесу принциповим образом змінюється роль менеджера, що тепер зводиться до виконання наступних вимог:

1) необхідність засвоєння менеджером двох ролей. Перша - це «майстер змін» - лідер в організації, управлінні й підтримці змін у сфері бізнесу. Друга й найбільш важлива - «бізнес-стратег» - людина, що здійснює безпосередній вплив на стратегію розвитку підприємства, відповідальний за технологічні аспекти електронної комерції й т.п.

2) формування в членів колективу адекватних подань про функції інформаційних технологій.

3) можливість зробити враження на колег своїми проникливими судженнями про комерцію.

4) створення сильної управлінської команди, здатної забезпечити надійність в обслуговуванні клієнтів.

5) здатність забезпечити сильну торговельну марку компанії в глобальному масштабі.

Отже, електронний бізнес формує принципово нове мислення у керівництва високотехнологічного підприємства стосовно методів здійснення виробничо-комерційної діяльності.

УДК 658.5.012.1

**ВПЛИВ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ НА
РЕОРГАНІЗАЦІЮ УПРАВЛІННЯ
ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ**

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Еволюція залізничного транспорту від початку промислової революції протікала на фоні макроекономічного поглиблення спеціалізації і галузевого розподілу праці, що призвело до диференціювання галузей господарської діяльності. У процесі становлення постіндустріального суспільства виникає потреба переходу від вертикально інтегрованих структур управління галуззю, до формування спеціалізованих горизонтальних зв'язків між залізничними підприємствами. У ринкових умовах такий перехід підвищить ефективність діяльності та поліпшить фінансову стійкість залізничного транспорту країни. Однак при будь яких змінах структури управління необхідно враховувати основу галузі, її трудовий потенціал. Аналіз використання трудових ресурсів галузі виявив, що загальна чисельність працюючих має тенденцію до зменшення. Коефіцієнт плинності на підприємствах

залізничного транспорту має достатньо високе значення. Така висока плінність кадрів позначається на продуктивності праці, заважає створювати ефективно працюючу команду, негативно впливає на корпоративну культуру підприємств залізничного транспорту. Причому адміністративний штат при цьому тільки зростає, на бригаду з двох електромеханіків приходиться вісім приймальників. Виходячи з цього необхідно шукати інші шляхи подолання такого стану галузі, а саме це: зміна стратегії та удосконалення структури управління; раціоналізація штату галузі; раціональне використання ресурсів; грамотна фінансова політика; пошук нових технологій; зменшення собівартості продукції. В умовах реформування залізничного транспорту, враховуючи істотні зміни які вже відбулись, тому, насамперед є актуальним зміна стратегії та структури управління галуззю. Виникає питання яким чином та з використанням яких економічних методів проводити реорганізацію управління залізничної галузі.

Реорганізація структури управління залізничним транспортом потребує цілеспрямованої адаптації до сучасних правил ринкової гри. Сучасна концепція удосконалення структури управління залізничним транспортом повинна бути спрямована на ліквідацію багаторівневої ієрархії, шляхом усунення паралелізму в управлінні залізничним транспортом, ліквідуючи сегменти виробничо-збутової сфери галузі, та концентруючи свою увагу на формуванні центрів прибутку залізничного транспорту.

Отже, вибір оптимальної системи управління залізничного транспорту залежить від глибини аналізу і оцінки динаміки господарської ситуації в ході прийняття рішень по зміні організаційно-економічного механізму та з урахуванням результатів використаних економічних методів при визначених умовах, його функціонування у максимально можливому реальному масштабі часу в рамках функціонування автоматизованих систем управління та використання економіко-математичних методів і моделей. Однак, враховуючи особливості при виборі системи управління не треба забувати про трудовий потенціал, тому що саме мотивовані та задоволені умовами праці працівники, зможуть налагодити чітку злагоджену роботу залізничного транспорту. Звичайно, у цьому випадку необхідний кваліфікований керівник який зможе на професійному рівні корегувати, дисциплінувати, створювати задовільний психологічний клімат, а також морально та матеріально мотивувати трудовий колектив. Дані зміни сприятимуть формуванню більш ефективних господарських рішень, вдосконаленню діяльності галузі, підвищенню продуктивності праці та конкурентоспроможності залізничного транспорту в цілому.

УДК 332.025.12.001.76

КОНЦЕПЦІЯ РОЗРОБКИ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО ТА РИНКОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Проведення структурних перетворень в економіці України не є можливим без урахування світового досвіду та тенденцій міжнародного розподілу праці. Для більшості науково містких галузей цивільної промисловості технологічна деградація стала практично невідвратною. Нажаль скрутне становище відбувається у галузях промисловості, які мають визначити економічне зростання. В цілому динаміка скорочення промислового виробництва свідчить про наявність структурних диспропорцій у промисловості. Вже сьогодні галузева структура української економіки більш схожа на економіку колоніального типу, що характеризується орієнтацією на ввезення із-за кордонів готової продукції та експортом сировини.

Нажаль, не відбуваються позитивні зміни і в інвестиційній політиці щодо формування майбутньої структури промисловості. Держава досі не визначилась з пріоритетами розвитку базових галузей економіки, що коштувало агропромислому комплексу повним розвалом. Внаслідок відмови держави від фінансової підтримки базових галузей, що визначають науково-технічний прогрес в економіці, виникли цінові диспропорції. Тому, інновації - це необхідна умова розвитку виробництва, підвищення якості і кількості продукції, появи нових товарів і послуг. Як відомо, в ринкових умовах інновації мають охоплювати всю економіку включаючи продуктивні сили (засоби виробництва, навчання працівників) і виробничі відносини (форми і методи управління, поділу, спеціалізації і кооперації праці).

Інноваційна активність на макрорівні обумовлена економічним і науково-технічним потенціалом країни, духовним станом суспільства, його спроможністю сформулювати національно інноваційну доктрину, стратегію науково-технічного розвитку, визначити напрямки і форми інноваційної політики і форми інноваційної політики, сконцентрувати ресурси на її реалізацію.

Структурна політика України має бути розроблена у рамках загальної програми виходу економіки країни з кризи. Вона базується на наступних концептуальних засадах:

- державі доцільно ретельно регулювати структуру ВВП, галузеву структуру, макропропорції. Метою стратегічних змін в економіці має бути її ефективність і зростання динамічності;
- доцільно забезпечити гнучке сполучення ринкових та протекціоністських заходів;
- на обсяги виробництва і на його технічний і

якісний рівень негативно впливає диктат. Тому, державою не мають заохочуватися горизонтальні злиття, які підсилюють монополістичні тенденції;

- нажаль, державні структури і, насамперед, уряд виявляють майже повну байдужість до науки і освіти. Сьогодні вкрай необхідно переглянути відносини з наукою, надати їй фінансової, організаційної та суспільної підтримки;

- у короткий термін доцільно створити правову основу ефективної податкової бази у країні;

- доцільно звернутися до практики розробки перспективних планів і прогнозів розвитку народного господарства на якісно новій основі. У прогнозах і планах розвитку країни на 5-10 років поряд з іншими макропоказниками важливе місце мають зайняти структурні параметри.

УДК 330.131.7

МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ ГОСПОДАРЬКИМ РИЗИКОМ ПІДПРИЄМСТВА

Журавель К.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Система управління господарським ризиком на підприємстві повинна забезпечити прийняття раціональних управлінських рішень на основі обґрунтованого вибору заходів щодо нейтралізації ризиків і відповідних до них методів управління господарським ризиком.

В конкретних господарських ситуаціях можуть бути обрані заходи, які передбачають аби ухилення від ризику, або локалізацію, дисипацію чи компенсацію його.

1. Використання методів ухилення від ризиків, які засновані на повній відмові від господарського ризику, надають керівнику підприємства повну гарантію запобігання ризику у всіх його проявах. Суб'єкти господарювання, які додержуються тактики «ухилення від ризику» можуть повністю відмовитись від ненадійних клієнтів (партнерів), від впровадження інновацій, здійснити страхування можливих господарських ризиків, хеджування, залучити до дії механізми взаємо- та перестраховання, передачі та лімітування ризику, можуть знайти бажаного «гаранта».

2. Методи локалізації господарського ризику базуються на виявленні проблемних підрозділів на підприємстві, які підвладні найбільшому впливу господарських ризиків, з метою виведення їх із складу підприємства. Саме така ціль досягається також при реструктуризації підприємств на основі розукрупнення та при утворенні венчурних підприємств.

3. Методи дисипації ризику базуються на розподілі виявлених факторів господарського ризику між учасниками виробничого процесу і направлені на

зменшення рівня концентрації ризику у окремо взятого виробника.

Основними гнучкими методами дисипації, які можуть успішно використовуватися в системі управління господарським ризиком на підприємстві є: диверсифікація видів діяльності суб'єкта господарювання; розподіл відповідальності між партнерами з виробництва товарів та надання послуг; прийняття ризику «на себе» якщо він несе у собі потенціал можливого прибутку або неминучості; відокремлення розрахунків з партнерами; розширення кола клієнтів (партнерів), або диверсифікація ринків збуту та зон господарювання; збільшення запасів сировини, матеріалів та ін.; диверсифікація інвестиційного портфеля.

4. Методи компенсації ризику пов'язані з утворенням механізму попередження небезпеки на підприємстві. Ці методи є найбільш трудомісткими і потребують виконання великого обсягу попередніх аналітичних робіт. Найбільш ефективними в цій групі методів є: прогнозування зовнішнього середовища (в державі, в регіоні); утворення резервів коштів на підприємстві; об'єднання ризику з іншими учасниками, зацікавленими в успіху спільної справи; моніторинг соціально-економічного середовища; утворення фондів взаємної підтримки; впровадження методів стратегічного планування на підприємстві.

Вибір методів управління господарським ризиком на підприємстві здійснюється адекватно до господарської ситуації, яка на ньому склалася. При цьому прийняття управлінських і з управління господарським ризиком повинно стати єдиною складовою в системі менеджменту підприємства.

УДК 331.108.2

УПРАВЛІНСЬКА КОМАНДА ЯК ОСНОВА РЕАЛІЗАЦІЇ ЗМІН В ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ

Калініченко Л.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В умовах динамічного зростання, вимушеної реструктуризації, переорієнтації і т.п. – в період змін в організації, одним з ключових чинників її успіху є наявність ефективної управлінської команди, яка здатна вирішувати нові задачі в зовнішньому середовищі і мінімізувати ризики бізнесу. Командна взаємодія відкриває перед організацією безліч нових можливостей при тому ж наборі ресурсів. Такі чинники властиві ефективним командам як – ототожнення членами команди особистої і групової мети та інтересів, відчуття взаємної відповідальності за дії кожного викликають так званий синергетический ефект.

Синергетичний ефект означає, що фізичні та інтелектуальні зусилля одного помножуються на зусилля інших і згуртована команда виявляється в

зможі вирішувати задачі, непосильні для звичайної робочої групи.

Управлінська команда – група людей, члени якої утворюють верхівку управлінської піраміди організації і при цьому формують повноцінну команду.

Управлінські команди покликані постійно та успішно вирішувати задачі стратегічного розвитку фірми в динамічному середовищі. В управлінні організацією в умовах невизначеності критичного значення набуває процес пошуку таких комбінацій наявних ресурсів, які створюють додаткову цінність. Саме такою комбінацією ресурсів і є команди взагалі, і управлінські зокрема. Для успішного формування управлінської команди необхідне виконання таких умов:

1) в конкретних показниках має бути сформульований цільовий стан організації, який задовольняє співробітників;

2) необхідно скласти докладний план змін від поточного стану до цільового: повинні бути визначені технології переходу, етапи, відповідальність членів команди;

3) повинні бути визначені правила ділової комунікації, визначені потоки інформації в команді;

4) оскільки управлінська команда бере на себе колективну відповідальність перед організацією, а індивідуально кожний з членів відповідає перед всією командою, необхідне докладне складання контрактів, що враховують права і гарантії;

5) необхідне розуміння того, що управлінська команда, навіть найуспішніша, успішна лише на певному відрізку часу і відповідає лише певному колу задач, які сформульовані перед початком командної роботи. По досягненню цільового стану організації дія командного договору закінчується, і організації необхідно сформулювати нову відповідь на нові запити зовнішнього середовища.

Основоположним в роботі по побудові ефективної команди є системний підхід, який спирається на наступні принципи:

1) в ефективній команді всі її члени розділяють загальні основоположні цінності;

2) в ефективній команді розподіл ролей гармонійно відповідає особистим і професійним характеристикам її членів;

3) ефективна команда побудована так, щоб зберігати свою результативність в довгостроковому періоді;

4) ефективна команда гнучко адаптується до можливих змін зовнішнього середовища і готує собі наступників;

5) в ефективній команді оптимально побудована взаємодія між першою особою (лідером) і членами команди.

УДК 336.145:656.2

БЮДЖЕТНЕ УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Козир О.М., к.е.н., заступник начальника залізниці з економічних питань (Південна залізниця)

Ринкові відносини вимагають від підприємств залізничного транспорту ефективного управління використанням матеріальних і фінансових ресурсів. Для цього на підприємстві повинна існувати оптимальна система управління, яка включає в себе планування, облік, контроль, аналіз планових і фактичних даних, що дозволяє вчасно відслідковувати відхилення фактичних показників від планових і приймати коригувальні дії. В сучасних умовах необхідно створення якісно нового внутрішнього середовища функціонування підприємств галузі. Змістом такої нової якості є система оцінки фінансової виправданості всіх поточних технологічних рішень. У рамках такої системи працівник апарату управління повинен бути орієнтований на розробку фінансово виправданого варіанта своїх рішень, тобто на розробку такого варіанту поведінки, при якому досягаються фінансові цілі підприємства в цілому.

При ринкових відносинах сучасною системою планування та управління фінансовими ресурсами є система бюджетного управління, яка дозволяє здійснювати планування, контроль і аналіз діяльності через систему затверджуваних бюджетів.

У самому загальному виді призначення бюджетування полягає в тому, що це основа:

- планування й прийняття управлінських рішень;

- оцінки всіх аспектів фінансової результативності;

- зміцнення фінансової дисципліни й підпорядкування інтересів окремих структурних підрозділів інтересам підприємства в цілому й власникам її капіталу.

В наш час бюджетне управління є однією з ефективних форм координації планів: по цілям планування, за змістом планів (бюджетів), узгодження локальних цілей у часі, узгодження локальних цілей по горизонталі і вертикалі, забезпечення умов функціонування системи для контролю за виконанням реалізації планів і регулювання на підприємстві.

Результатом бюджетування є складання бюджетів на певний період і бюджетне управління, через систему показників, витратами і доходами.

У процесі складання бюджету можливе порівняння витрат і вигод альтернативних напрямків дії та можливе визначення найбільш ефективного використання ресурсів. Розробка бюджетів забезпечує періодичне планування операцій підприємства, дає змогу передбачити майбутні проблеми і визначити

найкращий шлях для досягнення стратегічної мети.

Ядром системи бюджетування є фінансово-економічна модель, в рамках якої відбувається узгодження взаємозалежних виробничо-господарських і фінансових процесів. Бюджетування як цілісна скоординована інформаційно-забезпечувальна технологія управління через матрицю відповідальності трансформує цілі підприємств в систему індивідуальних бізнес-завдань персонально для кожного центру відповідальності і менеджера.

В рамках системи бюджетного управління інформація акумулюється і аналізується по підприємству в цілому та за центрами відповідальності - структурними підрозділами або групами підрозділів, що здійснюють певний набір господарських операцій, здатних безпосередньо впливати на доходи або витрати від цих операцій та відповідальних за реалізацію поставлених перед ними цілей.

Бюджетне управління на підприємствах залізничного транспорту сприяє зменшенню нерационального використання коштів завдяки своєчасному відстеження господарських операцій, товарно-матеріальних і фінансових потоків і контролю за їх реальним здійсненням.

УДК 656.078.8(045)

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНОЙ СИТУАЦИИ В ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ

Коллегаев И.М., аспирант (ОНМА)

В системе торгового судоходства следует различать две проблемы или задачи. Одна сводится к необходимости эффективной доставки грузов. Вторая, связанная с этой, предопределяет выбор безопасного маршрута или морской трассы для обеспечения морских мировых перевозок. Как показывает практика торгового судоходства последнего периода морская трасса становится достаточно условным понятием. Выбор маршрута предопределяется ротацией сети портов, мультимодальными технологиями, безопасностью прохода морских каналов и проливов, а также рядом специфических условий. Появление альтернативных транспортных коридоров существенно изменяет традиционные морские трассы или маршруты. Особенности географического размещения центров производства и потребления продукции в значительной степени влияет на относительную устойчивость морских транспортных

коммуникаций на протяжении длительного периода времени.

Неравномерность экономического роста и инвестиционной деятельности, несмотря на стратегии выравнивания условий развития, свидетельствует о наличии ряда противоречий в системе мирового разделения труда. Страны с традиционно высоким уровнем развития в условиях низких темпов экономического роста используют даже в стандартах ВТО различные механизмы защиты внутреннего рынка. Поэтому инвестиции в экономику развивающихся стран слабо влияют на появление новых международных грузопотоков. Последние в основном предопределяют страны с высоким уровнем развития на основе национальных стратегий, в частности, страны BRICS и Индонезии. На уровень развития морского транспорта отражается и ограничение конкуренции между корпорацией и ее филиалами на рынках третьих стран.

Цикличность и неравномерность экономического роста по регионам мира в условиях роста ценности времени и повышения относительной экономичности предопределяют возрастание роли морского транспорта в эффективности международного разделения труда. Именно поэтому каждая страна разрабатывает и реализует приоритетную или доступную морскую транспортную политику.

Как показывает ЕС посткризисного восстановления, противоречивым становится процесс создания экономических союзов на основе государств, имеющих различный уровень развития. В течение длительного периода устойчивого экономического развития, ни Балканские страны, ни страны Балтии не повысили свой конкурентный уровень. В кризисный же период основные затраты легли на экономику Германии, Франции и Великобритании. Это приостанавливает рост заработной платы в стране и усиление экспорта капитала в регионы с дешевой рабочей силой.

Усиление взаимосвязи производства в приоритетных регионах и внешнеэкономических отношений выступает в качестве всеобщего условия формирования и сбалансированного функционирования глобального рынка морской торговли. С этим связано формирование глобальных проблем устойчивости специализированных сегментов фрахтового рынка. С позиции конкуренции в системе грузовых и денежных потоков формируются острые ситуации по критериям адекватности спроса и предложения тоннажа. В этом плане критичным оказывается процесс определения потребности в новом судостроении и списании действующего флота.

УДК 625.12.72

СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА

Котик В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В сучасних умовах в Україні пошук шляхів зниження витрат виробництва слід розглядати як фактор підвищення прибутковості ефективності роботи залізничного транспорту України, забезпечення його, стабільності в ринковому середовищі, розширення можливостей внутрівиробничої реструктуризації відповідно до змін кон'юнктури ринків вантажних та пасажирських перевезень. Це питання набуває не тільки особливої актуальності, але і потребує розробки певної методології досягнення поставленої мети.

Витрати повинні ставити не тільки предметом обліку і пасивної фіксації в різних документах, а й предметом управління. Тобто зараз мають ставитися складні завдання, пов'язані з пошуком шляхів активного впливу на зниження витрат. Тому, досягнення мети це зниження витрат в сучасних умовах – повинно розглядатися як стратегічний напрям їх розвитку, який має забезпечити конкурентоспроможність залізничних перевезень на внутрішніх і зовнішніх ринках, підвищити прибутковість діяльності.

Витрати як предмет управління ними повинні розглядатися з позицій активного і своєчасного впливу на них з метою зниження рівня непродуктивних витрат, зниження впливу факторів, які підвищують витрати і знижують ефективність роботи підприємств.

Важливими умовами системи управління витратами мають стати наступні: оперативне забезпечення інформацією адміністрації ДП «УЗ», яка необхідна для прийняття ними управлінських рішень з питань регулювання витрат з врахуванням економічних наслідків прийнятих рішень і їх впливу на ефективність роботи підприємства; спостереження і контроль за фактичним рівнем витрат у відповідності з визначеними у плановій або нормативній документації величинами; виявлення відхилень фактичних витрат від встановлених нормативів і оцінка їх впливу на показники ефективності перевезень; систематизація інформації управлінського обліку виробничої діяльності ДП «УЗ»; вироблення заходів по зниженню витрат по забезпеченню заданих параметрів ефективності: рентабельності, якості послуг, прибутковості, роботи ДП «УЗ», забезпечення стабільності його фінансового стану.

Важливою функцією управління витратами є прогнозування величини витрат відповідно до стратегії розвитку залізничного транспорту

України. При цьому прогнозна величина має стати орієнтиром для досягнення певного рівня ефективності, стабільності фінансового стану та забезпечення конкурентоспроможності у сучасних умовах. З цих позицій процеси управління витратами мають зайняти центральне місце в управлінні транспортними процесами.

На базі прогнозних оцінок майбутніх витрат розробляється планова документація, в якій відповідно до вибраної класифікації витрат і методів їх розрахунку встановлюються планові величини витрат по ДП «УЗ» в цілому, окремих залізницях і структурах та видах перевезень. Класифікація витрат відповідно до мети управління в цілому є основним структуроутворюючим елементом побудови системи управління витратами, включаючи питання вибору методів обробки і аналізу інформації.

Зниження витрат транспортного виробництва не повинно негативно вплинути на якість перевезень та ефективність. Тому питання зниження витрат виробництва розглядається в сукупності з іншими важливими показниками ефективності господарювання. При цьому особливістю управління витратами транспортного виробництва є зростання прибутку значно вищими темпами ніж зростання витрат. Саме такий критерій – випередження темпів зростання результатів над темпами зростання витрат приймається за основу при прийнятті управлінських рішень.

УДК 658.310

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ РАЗРАБОТКИ ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫХ СТРАТЕГИЙ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ АТП

Криворучко О.Н., д.э.н., профессор (ХНАДУ)

Успешность работы АТП непосредственно зависит от эффективности управления персоналом. Для ее обеспечения разрабатывают стратегию управления персоналом (УП), представляющую собой комплекс стратегий (ее составляющих), охватывающих отдельные направления работы с персоналом. Эти составляющие являются инструментальными стратегиями управления персоналом (ИСУП) - стратегиями, содержащими в себе все возможные инструменты и позволяющими реализовать стратегию УП.

В трудах современных ученых рассматривается вопрос разработки ИСУП. При этом наблюдаются разночтения: одинаковые по смыслу ИСУП имеют разные названия и

формуються согласно разным признакам; количество ИСУП по мнению разных ученых является не одинаковым; при их выделении ИСУП отсутствует системность.

Обеспечение системности достигается путем применения в качестве признака для выделения ИСУП функций УП. Общими функциями УП следует считать: планирование потребности в персонале; набор и высвобождение; мотивацию; контроль работы персонала.

Формирование ИСУП основывается на разработке стратегии УП, предполагающей определение компетенций работников по каждой бизнес-единице (БЕ) предприятия, исходя из ее целей в сфере персонала по фактическим и необходимым значениям этих компетенций. Поэтому основой для разработки ИСУП целесообразно считать несоответствие фактических и необходимых значений базовых компетенций работников (БКР) АТП разных категорий.

Разработку ИСУП предлагается осуществлять отдельно по каждой категории работников АТП в следующей последовательности. Этап 1 предусматривает введение данных о необходимом уровне БКР. Этапом 2 является распределение БКР по видам ИСУП: планирование потребности в персонале ($S_{п}$), набор и высвобождение ($S_{нв}$), мотивация ($S_{м}$) и контроль его работы ($S_{к}$).

В случае, когда необходимый уровень БКР достигается реализацией стратегии $S_{п}$ (этап 3), следует перейти к этапу 4 и сформулировать ее содержание; в противоположном - установить возможность достижения необходимого уровня БКР в стратегиях $S_{нв}$ (этап 5). При наличии такой возможности следует перейти к этапу 6 и сформулировать содержание стратегий $S_{нв}$; отсутствии - определить возможность достижения необходимого уровня БКР с помощью стратегий $S_{м}$ (этап 7). При положительном исходе переходят к этапу 8, предусматривающем формулировку содержания этого вида ИСУП; отрицательном - устанавливают возможность достижения необходимого уровня БКР при реализации стратегий $S_{к}$ (этап 9). При отсутствии такой возможности следует перейти к этапу 12; наличии - этапу 11, в котором формулируют ИСУП по контролю работы персонала.

На этапе 12 составляют перечень ИСУП, по которому необходимо принять альтернативные решения.

Таким образом, предложены методические положения разработки ИСУП АТП, отличающиеся от существующих определением БКР определенной категории, а также выделением ИСУП в соответствии с основными функциями УП.

УДК 336:658.15

СИСТЕМА АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

*Крихітіна Н.М., к.е.н., професор,
Плехов Д.А., магістр (УкрДАЗТ)*

В ринковому середовищі розробка програм антикризового управління, як засобу запобігання кризового стану суб'єктів господарювання, є значущим напрямком теоретико-прикладних досліджень сучасної економіки. Проведене узагальнення існуючих трактувань поняття антикризового управління дозволяє не погодитись з визначенням антикризового управління як системи заходів для досягнення конкретної мети - запобігання кризової ситуації на підприємстві або виведення його з кризи. Тому, на нашу думку, антикризове управління слід розглядати як сукупність цілей, завдань і системи заходів щодо запобігання або подолання неплатоспроможності і неспроможності підприємства. В якості мети системи антикризового управління може виступати фінансове оздоровлення економічних суб'єктів і формування стійкої оптимальної структури виробництва на підприємстві.

Реальним шляхом фінансового оздоровлення підприємства і виведення його з кризи слід вважати його реструктуризацію, тобто структурну перебудову з метою ефективного розподілу і використання всіх ресурсів підприємства. Цей процес передбачає створення комплексу бізнес-одиниць на основі поділу, з'єднання, ліквідації діючих і утворення нових структурних підрозділів, приєднання до підприємства інших підприємств, придбання значної частки в статутному капіталі або пакетів акцій сторонніх організацій.

Система антикризового управління передбачає реструктуризацію виробничої, управлінської та фінансової сфер підприємства за такими етапами:

- підготовчий період, коли розробляється «мандат на реструктуризацію», що включає організаційну структуру, положення про групу, яка буде безпосередньо її здійснювати, її склад, план заходів;
- збір інформації та виявлення вузьких місць, робіт і послуг, орієнтованих на досягнення загальних цілей підприємства, оцінювання діючих та розробка перспективних моделей структури організації, визначення необхідних ресурсів і обсягів випуску продукції і надання послуг, систематизація реструктуризації;
- визначення цілісної стратегії вирішення виявлених організаційних проблем;
- організаційно-технічне проектування з розробкою технологічних характеристик процесу реструктуризації через опис технології, стандартів;
- соціальне проектування з вирішенням

проблем управління персоналом;

- власне перетворення на основі розробки експериментальної версії і завершеного виробничого проекту реструктуризації.

Таким чином, найважливішою передумовою виведення підприємства з кризового стану є розробка стратегії антикризового управління, здійснюваної на основі результатів діагностики у вигляді детального комплексного плану, що забезпечує реалізацію цілей підприємства. Хоча стратегія антикризового управління багатоваріантна, але для конкретного підприємства вона базується на виборі одного, найбільш прийняттого варіанту. Визначення стратегії розвитку забезпечує ефективний розподіл і використання всіх ресурсів і на цій основі - стійке позиціонування підприємства на ринку, що дозволяє перейти від реактивної форми управління (прийняття управлінських рішень як реакції на поточні проблеми) до управління на основі діагностики і прогнозів.

Саме на розглянутих вище системних підходах до антикризового управління побудована програма фінансового оздоровлення підприємств залізничної галузі.

УДК 658.5.003.1

ОСНОВНІ ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІЙ УПРАВЛІННЯ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ),
Ричкова Л.В., к.п.н., доцент (ХНАДУ)*

Функції управління завжди направлені на досягнення цілей управління. Оскільки мета управління формується в рамках функції «планування-прогнозування», можна сказати, що дана функція в системі функцій управління підприємством є центральною. Функції управління в своїй основі об'єктивні і є формами реалізації управлінських відносин, через які, у свою чергу, реалізуються вимоги економічних законів розвитку виробництва. Тому процес управління виступає як об'єктивно приречена система функцій, яка носить назву управлінського циклу.

Функція планування служить основою для ухвалення управлінських рішень і є управлінською діяльністю, яка передбачає вироблення цілей і задач управління виробництвом, а також визначенням шляхів реалізації планів для досягнення поставлених цілей.

Прогнозування в управлінському циклі передують плануванню і ставить своєю задачею наукове передбачення розвитку виробництва, а також пошук рішень, які забезпечують розвиток виробництва в оптимальному режимі. Оскільки прогнозування завжди попереджує планування, його можна розглядати як під функцію планування.

Організація як функція управління – це

діяльність, направлена на створення або розвиток структури господарської системи. Залежно від об'єкту розрізняють організацію виробництва, праці і управління.

Організація управління включає регламентацію окремих елементів процесу управління (стадій управлінського циклу, процедури операцій управління), встановлення часу виконання робіт, складу виконавців, прав, відповідальності, технічного і інформаційного забезпечення і т.п.

Координація полягає в забезпеченні необхідної (передбаченої проектом організації) узгодженості дій працівників. Мета координації – влаштувати паралелізм і дублювання в роботі.

Функція регулювання полягає в збереженні режиму функціонування господарської системи. Через різні причини виробництво може відхилитися від заданих параметрів. У цих умовах шляхом регулювання усуваються відхилення, і забезпечується нормальне протікання виробничих процесів.

За допомогою обліку здійснюється збір інформації про стан господарської системи. Облік служить базою для аналізу – комплексного вивчення виробничо-господарської діяльності з метою контролю і підвищення ефективності функціонування виробництва шляхом виявлення і мобілізації наявних ресурсів. Роль контролю як функції управління обумовлена тим, що він є засобом здійснення зворотних зв'язків в системі управління. За допомогою контролю перевіряється виконання ухвалених планових рішень, і оцінюється їх наслідки.

Перераховані функції управління носять назву загальних. Окрім них в системі управління виділяють конкретні функції, які враховують вплив на них об'єкту управління, що знаходить своє віддзеркалення в об'єкті і предметі планування.

УДК 331.108:625.1

ЗБЕРЕЖЕННЯ КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ В ПРОЦЕСІ ЇЇ РЕФОРМУВАННЯ

Назаренко І.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Особливо актуальним в процесі реформування Укрзалізниці, який триває, є збереження її кадрового потенціалу, недопущення погіршення його використання, відтока кваліфікованих кадрів тощо.

У відповіді Державної адміністрації залізничного транспорту на вимоги профспілки залізничників і транспортних будівельників України щодо вирішення соціально-трудоових проблем на залізничному транспорті зокрема вказується, що в кадровій політиці Укрзалізниці не передбачається проведення заходів щодо вивільнення працівників з підстав скорочення чисельності або штату

працюючих. Навпаки, керівництвом Укрзалізниці поставлено завдання щодо збереження кадрового потенціалу галузі та недопущення звільнення працівників на таких підставах.

Як результат, у 2012 році кількість працівників залізниць, звільнених по пункту 1 ст. 40 КЗпП України (скорочення чисельності або штату) досягла найнижчого показника за останніх п'ять років, і становила 70 осіб (2008 – 252 особи, 2009 – 491, 2010 – 285, 2011 – 372).

Усім працівникам, які у минулому році були звільнені по пункту 1 ст. 40 КЗпП України, в порядку працевлаштування пропонувалась інша робота, і лише після відмови продовжувати роботу на запропонованих посадах, з ними розривались трудові договори.

Що стосується забезпечення зайнятості працівників в умовах реформування залізничного транспорту, то з метою надання залізницям методичної допомоги при виникненні нестандартних кадрових ситуацій при проведенні структурних змін, Укрзалізницею розроблені відповідні методичні рекомендації.

Окрім того, Укрзалізницею розроблена та впроваджена на залізницях автоматизована система «Структурні зміни», яка дозволяє забезпечувати постійний контроль за дотриманням вимог керівництва в ході реформування галузі.

Працівники, посади яких підлягатимуть вивільненню в зв'язку з удосконаленням технологічних процесів, модернізацією виробництва, впровадженням нових технологій та систем управління, що беззаперечно підвищує продуктивність праці та призводить до оптимізації чисельності працюючих, будуть за рахунок залізниць та підприємств залізничного транспорту направлятися на підготовку для оволодіння іншими професіями з метою забезпечення їх зайнятості відповідно до умов Галузевої угоди.

Крім того, враховуючи те, що нормативи чисельності по окремих професіях застаріли та не враховують сучасні методи технології роботи, новітню техніку, яка впроваджується в останні роки на залізницях України, Укрзалізницею прийнято рішення щодо проведення моніторингу діючих нормативів чисельності, складання плану-графіку з їх перегляду, вивчення ринку виконавців цих робіт для подальшого визначення щодо співпраці. Після перегляду застарілих нормативів чисельності їх показники будуть враховуватись при складанні штатних розписів.

Отже, Укрзалізниця вживає заходів щодо збереження кадрового потенціалу галузі. Але треба зауважити, що при оптимізації робочих місць працівникам здебільшого пропонуються гірші місця (з меншою оплатою та/або престижністю праці, з менш зручним графіком роботи тощо). Ті працівники, які проживають у невеликих «залізничних» містечках, не маючи вибору, пристають на ці умови, а

ті, хто працює у Києві, Харкові та інших великих містах, де є вибір на ринку праці, не погоджуються на гіршу роботу та звільняються «за згодою сторін». Таким чином, відбувається відтік найцінніших кадрів, що через деякий час може негативно вплинути на ефективність діяльності галузі.

Тому при оптимізації обов'язково слід враховувати цінність працівника для підприємства, створюючи умови і можливості для його розвитку.

УДК 658.8

СЕГМЕНТАЦІЯ РИНКУ В СИСТЕМІ МАРКЕТИНГУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Наумова О.Е., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

В умовах ринку підприємство, яке намагається утримати стійкі конкурентні позиції шляхом задоволення потреб усіх без винятку споживачів, неминуче терпить поразку, оскільки кожний зі споживачів має свої власні потреби, бажання і запити. Тож з метою зниження ризику від неоднозначного поведіння споживачів необхідно провести сегментацію ринку – розподіл потенційного ринку на групи споживачів (ринкові сегменти), які мають схожі потреби, рівень доходу та однаково реагують на запропоновані маркетингові заходи.

Стратегія сегментації має особливу актуальність на ринку транспортних послуг з причин гострої конкуренції між компаніями-перевізниками. У цьому зв'язку концентрація зусиль на обраних групах споживачів і більш повне задоволення їх потреб у порівнянні з конкурентами сприятиме отриманню стійких конкурентних переваг і підвищенню ефективності маркетингової діяльності залізничного підприємства.

Процес сегментації ринку транспортних послуг складається з наступних етапів.

1. Визначення критеріїв сегментації. Потенційні споживачі транспортних послуг можуть бути поділені за географічним, демографічним, соціально-економічним, психографічним та поведінським критеріями. Окремо виділяють пасажирські та вантажні перевезення.

2. Визначення профілів сегментів. На цьому етапі подається якісний опис споживачів. Наприклад, на ринку пасажирських перевезень можна виділити три групи пасажирів. Перша група незалежно від цілей поїздки

надає перевагу комфортності. При цьому ціни не мають особливого значення. Друга категорія пасажирів потребує низьких цін на проїзд при мінімальному рівні комфортності. Третя група пасажирів зорієнтована на середню ціну квитків і відповідно на середню якість послуг.

3. Оцінка привабливості сегментів. Для цього використовуються такі фактори, як розмір сегмента, можливості його росту, прибутковість сегмента, конкуренція на даному сегменті, можливості підприємства.

4. Вибір цільових сегментів. На даному етапі підприємство обирає сегмент (сегменти), на яких зможе найкращим чином реалізувати свій потенціал. Наприклад, швидкісні перевезення пасажирів; вантажні перевезення тощо.

5. Розробка маркетингової стратегії на обраних цільових сегментах. Підприємство може обрати стратегію диференційованого маркетингу, масового маркетингу, концентрованого маркетингу, індивідуалізованого маркетингу. Зокрема, у сегменті пасажирські перевезення доцільно обрати стратегію диференційованого маркетингу з метою найкращого задоволення різних груп пасажирів і отримання максимального прибутку.

6. Позиціонування товару. На обраному цільовому ринку необхідно встановити позицію товару, яка буде вигідно відрізняти пропозицію підприємства від аналогічної пропозиції конкурента. При цьому можуть бути застосовані такі фактори, як надійність, безпека, доступність, підвищена комфортність, швидкість тощо.

7. Розробка плану маркетингу. Правильно проведене позиціонування товару є передумовою ефективною розробки конкретних заходів з кожного елементу комплексу маркетингу.

Отже, в умовах конкуренції сегментація ринку є єдиним інструментом, що дозволяє концентрувати обмежені ресурси підприємства на найбільш вигідних напрямках його діяльності і досягати поставлених цілей.

УДК 338.45:656.2

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Петухова Т.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В сучасних складних економічних умовах функціонування залізничного комплексу України актуальними є питання не тільки подальшого розвитку, а і підтримки поточного стійкого стану та конкурентоспроможності. Саме від ефективності функціонування системи управління залежить міра досягнення цілей. Але, оцінка ефективності управління – це проблемне питання, що полягає у складності визначення підсумків впливу управління на результати діяльності підприємств залізничного транспорту. Розроблені ж на сьогодні методики не дозволяють отримати однозначні висновки та потребують адаптації до галузевої специфіки залізничного транспорту. Крім того, жодна з методик

не надає об'єктивно достовірні результати у зв'язку з тим, що не забезпечує всебічну, багатокритеріальну та корисно-інформаційну оцінку. Пріоритетний розвиток оцінки ефективності системи управління є сьогодні стратегічним завданням з наступних причин: необхідність підвищення результативності, дієвості та ефективності контролю; необхідність істотного поліпшення діяльності управлінського апарату, що використовують ресурси; потреба посилення прозорості діяльності управлінського апарату; перехід на бюджетування за результатами діяльності; покращення системи стимулювання тощо.

Дослідження термінів дозволяють розглядати: «ефективність» - як міру реалізації цілей, як співвідношення результатів до витрат на їх якісне досягнення; «система» - як множину елементів, їх зв'язків та взаємодій між собою та між ними та зовнішнім середовищем, що створюють для системи цілісність, якісну визначеність та цілеспрямованість; «управління» - як процес цілеспрямованого впливу на систему, що забезпечує досягнення корисного ефекту.

Можливість здійснення оцінки ефективності системи управління потребує теоретичної бази, що включає функції оцінки, напрямки, мету та завдання, принци, суб'єкти та об'єкти, організаційно-методичне забезпечення процедури оцінки. Необхідно враховувати структурування зовнішнього і внутрішнього середовища підприємств залізничного транспорту за характером впливу на систему управління. Наприклад, комплекс керованих факторів може містити виробничі, техніко-технологічні, фінансово-економічні, соціально-правові, психологічні, організаційно-управлінські, еколого-санітарні, інвестиційні, науково-інноваційні, інформаційно-методологічні.

Крім того, результати оцінки ефективності функціонування системи управління зазвичай й визначають та обумовлюють необхідність розробки стратегії розвитку системи управління для забезпечення її ефективного функціонування. Аналіз ефективності та оцінка системи управління створює можливість більш обґрунтовано формулювати завдання та цілі. Наприклад, своєчасність аналізу переваг продуктів, що пропонуються конкурентами, дозволяє розробити тактичні завдання та встановити нові стратегічні цілі.

Гнучке оперативне реагування на кон'юнктуру ринку ресурсів, вчасне внесення інноваційних змін до властивостей продуктів, що пропонуються на ринку, зниження питомої ваги постійних витрат у загальних витратах залізничних підприємств тощо – завдання стратегії розвитку системи управління, виконання яких буде свідчити про міру ефективності системи управління.

Таким чином, оцінка ефективності системи управління залізничними підприємствами – це є обов'язковою умовою сталого розвитку залізниць, що дозволяє здійснювати вчасний та дієвий вплив на поточний стан, корегувати напрямки змін,

встановлювати пріоритети, впроваджувати інновації, залучати інвестиції, долати проблеми, розробляти цілеспрямовані заходи вдосконалення та розвитку.

УДК 656.61:0053(045)

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПО КРИТЕРИЯМ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

*Примачев Н.Т., д.э.н., профессор,
Цымбал М.Н., курсант магистратуры (ОНМА)*

В этих условиях возрастает роль выбора формы и точности расчетов экономических результатов деятельности флота при реализации стратегии его устойчивого функционирования и развития. Требования к интенсификации обработки транспортных потоков мультимодальных технологиях и ориентация на максимизацию конечных предпринимательских результатов определяют первоочередность методологического обеспечения принятия инвестиционных решений в постоянно изменяющихся условиях фрахтового рынка.

Совершенствование механизма управления конкурентоспособностью функционирования национального судоходства предполагает оптимизацию транспортной политики государства. Совокупность социально-экономических задач, характер проявления экономических законов в транспортном комплексе государства формируют принципы взаимодействия торговых портов с внешними транспортными подсистемами.

В отношении торгового флота должны соблюдаться принципы свободной операторской деятельности. Ошибкой является попытка украинского транспортного ведомства реализовать принцип централизации относительно предприятий, отличающихся структурной и масштабной дифференциацией,

входящих в отрасль только на основе идентичности технологического процесса.

Любой специализированной производственной подсистеме присуща внутренняя функциональная целостность. Однако и структурные подразделения, имеющие жесткие позиции в сбалансированном рынке должны обладать хозяйственной целостностью. Это в условиях рынка морской торговли относится к судоходному и к стивидорному сегментам.

Управление должно обеспечить организацию равных условий для всех операторов, контроль исполнения законодательства по водному пространству, землям порта и гидротехнических сооружений. Именно эта структура должна быть вневедомственной и одной из задач – внесение вновь построенных причалов в Свод обязательных

постановлений.

Важнейшим принципом развития национального транспортного потенциала является его адекватность маркетинговым технологиям, реализуемым по критериям качественных и стоимостных приоритетов. Их нарушение предопределяет последующие потери, что и произошло с судоходным и судостроительными комплексами Украины в последнем десятилетии XX века. Менее заметны потери портовой системы.

На начало экономических трансформаций в Украине судостроительный комплекс входил в десятку аналогичных подсистем морских государств мира. К началу XXI века в стране построено и передано заказчикам 150 судов, общей стоимостью около 1,4 миллиарда долларов. Отечественным заказчикам было передано судов только на 70 млн. долларов. При сравнении с аналогичным результатом работы мировой судостроительной индустрии можно сделать вывод о существенном отставании от общей тенденции использования национального судостроительного потенциала.

УДК 65.012.45

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯК БАЗОВА СКЛАДОВА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Руссова К.А., асистент (УкрДАЗТ)

Останнім часом інформація стала найдорожчим ресурсом, на якому базується світовий бізнес. Інформаційні ресурси, технології і інфраструктура разом створюють інформаційне середовище, яке стає важливим фактором суспільного життя і всіх сфер державного управління. Вже скоро економічний потенціал держав буде визначатися не запасами сировини, яка вичерпується все швидше, а рівнем розвитку наукоємних технологій. Тому, у випадку коли діяльність фірми направлена на довгострокову перспективу важко переоцінити значення інформаційного забезпечення. Сучасна інформаційна революція за своїми потенційними можливостями і залежно від умов, що складаються, набагато перевищує попередню. Лише ті компанії, які, вступаючи на новий шлях розвитку, слідуючи мегатенденціям, можуть досягти успіху в майбутньому. І навпаки, ті компанії, які залишаться осторонь мегатенденції і будуть продовжувати діяти на основі категорій старого промислового суспільства, неминуче перейдуть до розряду відсталих і з часом зникнуть. Обрати інший шлях, ігноруючи мегатенденцію, все одно що плисти проти течії. Оскільки інформація — це предмет управлінської праці, а більшість важелів впливу суб'єкта управління на об'єкт мають інформаційний характер, треба дуже ретельно перебудовувати наявну інформаційну

систему, щоб сформувати інформаційно-аналітичне забезпечення стратегічного управління згідно з обраними стратегіями.

В умовах сучасного складного комплексно виробництва, високих темпів науково-технічного розвитку та інтенсивних потоків інформації керувати по-старому просто неможливо. Ось чому управління стало наукою, а переробка інформації – галуззю індустрії, що базується на сучасній обчислювальній техніці і є однією із найважливіших складових ефективного управління.

З точки зору економіки інформація виділяється як один з основних ресурсів людського суспільства, в сукупності з природними ресурсами, працею і капіталом. Цінність, або корисність, інформації для суб'єктів економічної діяльності в тому, що вона зменшує невизначеність ситуації, в якій вони можуть знаходитися.

Найбільш суттєвим за визначенням науковців є внесок інформації у створення конкурентної переваги підприємств. Основним засобом підвищення конкурентоспроможності сучасних компаній стає широке застосування комп'ютерів та інформаційних систем, яке, за Міланом Желени, забезпечує підприємству сім основних переваг:

1 покращення і розширення обслуговування клієнтів;

2 підвищення рівня ефективності завдяки економії часу офісних працівників;

3 збільшення можливості навантаження та пропускну здатності;

4 підвищення точності інформації, і, як наслідок, ріст престижу фірми і скорочення збитків, обумовлених помилками;

5 забезпечення необхідною інформацією у визначений час конкретних осіб завдяки можливості організації запиту та наявності інтерактивного режиму;

6 отримання керівництвом важливої інформації для планування, управління і прийняття рішень;

7 збільшення прибутку бізнесу.

Отже, роблячи висновок, хотілося б згадати відому фразу яка наприкінці ХХ століття стала актуальною як ніколи до цього: «Хто володіє інформацією - той володіє світом».

УДК 351.84

НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ АКТИВАМИ ПІДПРИЄМСТВА

Стещенко О.Д., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У сучасних умовах господарювання до управління активами підприємства, які являють собою складний комплекс взаємозалежних елементів,

пред'являється умова системності. Комплексний підхід у управлінні орієнтований на єдиний напрямок розвитку елементів системи, і залежить від загальної мети: забезпечення максимального благоустрою власників підприємства в поточному та перспективному роках. Системний підхід до управління окремими елементами активів покликаний забезпечити їхній максимальний внесок у процес ефективного функціонування активів у цілому.

Для більшості українських підприємств: по-перше, що рекомендується механізм управління активами, що відбиває взаємозв'язок між метою, критеріями й завданнями управління окремими елементами активів; по-друге, розглянутих підходів і методології до оцінки вартості майна є реальним інструментом, що дозволяє управляти майновим комплексом підприємств, тому що: по-перше, такий підхід дозволяє сформувати реальну вартість активів, ув'язав ціль управління з видом вартості (підкорити вид вартості меті управління); по-друге, дозволяє управляти собівартістю, отже, випускати конкурентоздатну продукцію, по-третє, управляти фінансовим результатом підприємства.

Управління активами підприємства припускає не тільки постановку мети, розробку критерію й завдань управління, але й використання системи показників, за допомогою яких оцінюється ефективність їхнього використання. Активи будь-якого підприємства в силу галузевих особливостей, масштабів й обсягів підприємства не однорідні по своїй структурі. По своєму призначенню й інтенсивності використання різні елементи структури активів також не однорідні. Тому говорити про універсальні показники або показники, комплексно й однозначно характеризують ефективність (віддачу) використання певного майна підприємств із економічної точки зору некоректно.

Для забезпечення вірогідності висновків про оцінку ефективності управління формуванням та використанням активів підприємства, необхідно застосовувати комплексний підхід. Такий підхід дозволяє оцінити фактори й причини, що впливають на стан майнового комплексу підприємства, зробити комплексні висновки як про раціональність обсягу й структури активів підприємства, так і фінансовому стані підприємства. Нами послідовно представлені існуючі методики аналізу ефективності використання активів підприємства й оцінки їхнього впливу на інші показники діяльності підприємства, це оцінка за допомогою інтегрального та матричного показників. На наш погляд такий підхід забезпечить всесторонність (комплексність) аналізу ефективності управління активами підприємства.

Отримана підсумкова рейтингова оцінка ефективності управління активами підприємства показала напрямки підвищення управління, тобто виявила показники, що погіршують загальну оцінку. Наступним кроком на шляху до покращення

ефективності управління формуванням та використання активів підприємства є прогнозування показників управління активами підприємства. За допомогою ліній тренда на двовимірних діаграмах можна графічно відобразити тренди й аналітично вирішити завдання прогнозування.

Порівняння результатів, отриманих на основі комплексної моделі оцінки управління активами, отриманих при прогнозуванні майбутніх показників діяльності й сукупній потребі в активах, яка визначається акціонерним товариством, показують, що істотних розбіжностей у структурі активів немає, і управління активами є досить ефективним.

УДК 331.101.262:656.2

УПРАВЛІННЯ КАР'ЄРОЮ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Юсупова Т.М., ст. викладач,
Гонтар Н.О., студентка (УкрДАЗТ)*

В умовах зростання конкуренції, збільшенні ролі людського чинника успішність управління підприємствами залізничного транспорту напряму залежить від ефективності процесів формування, використання і розвитку її керівних кадрів. Управлінська кар'єра зачіпає ряд важливих соціально-економічних питань: задоволеність роботою і продуктивність праці керівників; спадкоємність управлінського професійного досвіду і культури організації; безперервність і раціональність заміщення ключових посад.

Професіоналізм менеджерів багато в чому визначає якість і динамізм економічних перетворень, особливо це питання актуалізується в умовах реформування залізничного транспорту.

Для формування системи управління кар'єрою на підприємствах залізничного транспорту необхідно здійснити наступні заходи:

1) провести створення основ функціонування системи розвитку кар'єри співробітників на основі впровадження управління по цілям, навчання і управління адаптацією і професійною орієнтацією, роботи з резервом на висунення, індивідуального психологічного консультування з питань кар'єри, формування позитивної комунікаційної системи на підприємствах та їх структурних підрозділах, публічного систематичного інформування про вакансії;

2) на основі вивчення потреб і інтересів працівників провести подальший розвиток кар'єрної системи і методів стимулювання, що використовуються.

Програми розвитку кар'єри для забезпечення систематичної мотивуючої дії повинні регулярно пропонуватися; бути відкритими для всіх працівників; модифікуватися, якщо їх оцінка показує, що необхідні зміни.

В цілому, якісно сформульовані зусилля по розвитку системи управління кар'єрою на підприємствах залізничного транспорту можуть допомогти працівникам у визначенні їх власних потреб до просування, дати інформацію про відповідні можливості кар'єри усередині підприємства і поєднувати потреби й цілі працівника з метою розвитку підприємств і галузі в цілому. Формування такої системи може зменшити старіння людських ресурсів, які так дорого обходяться підприємству. Крім того, система кар'єрного консультування здатна надати чималу допомогу керівництву підприємств залізничного транспорту в частині розуміння системи мотивації своїх співробітників і здійснення коректування методів і систем мотивації, що використовуються.

Секція

«ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ І ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор Л.О.Українська

УДК 330.322:658

**ОСНОВНІ НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ
ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ
ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ НА
РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ**

Александрова О.Ю., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В період трансформації економіки держави економічні системи різних рівнів ієрархії відчувають значний вплив дестабілізуючих процесів, які порушують їх функціонування. Такими процесами, зокрема, являються різкі коливання цін на важливі види сировини та товарів, недотримання принципу відкритості при проведенні економічної політики (що сприяє розвитку «тіньової економіки»), неефективність приватизаційних процесів, порушення міжрегіональних і міжвиробничих зв'язків, різкі та часті зміни законодавчої бази по окремим економічним питанням. Негативний вплив наведених чинників значно зменшує стійкість економічних систем і сприяє виникненню кризових явищ в їх функціонуванні, що зменшує рівень економічної безпеки.

На фоні цих процесів та за відсутності єдиної державної політики дотримання економічної безпеки відбувається рух приватних економічних інтересів в бік посилення їх власної економічної безпеки. А так як середовища, яке сприяло б координації інтересів цих приватних суб'єктів не сформовано, то цей рух до індивідуальної безпеки призвів до погіршення стану економічної безпеки на рівні регіону і держави, відбулося зниження реального рівня керованості економіки.

Необхідність впливу на економічну безпеку на різних рівнях, а також взаємозв'язок цих рівнів вимагає розробки і використання системного підходу до управління економічною безпекою. Цей підхід передбачає більш широке дослідження явищ і процесів, ніж це звичайно робиться економістами, окрім того, включає до свого складу виділення внутрішнього і зовнішнього середовища, а також їх взаємозв'язків.

Важливим аспектом функціонування системи управління економічною безпекою є розробка методів оцінки поточних станів системи, отримання достовірної інформації і формування керівних впливів. Для вирішення цієї проблеми необхідно:

1. Визначити множину безпечних станів системи за кожним показником;
2. Розрахувати ефективну траєкторію її поведінки для виходу на безпечний стан;
3. Визначити проміжні стани системи і «ціну»

знаходження системи в цих станах та вартість переходу в наступний стан.

Необхідним елементом покращення управління безпекою виступає кількісна оцінка її рівня, яка дає змогу у випадку існування істотних порушень або відхилень визначити ступінь близькості системи до межі її стійкості, де буде втрачена передбачуваність її змін у відповідь на зовнішні і внутрішні впливи.

При визначенні засад оптимізації управління економічною безпекою регіонів необхідно дотримуватися наступних принципів :

– принципу дієвості (функціональності). Дія цього принципу полягає у впровадженні такого типу системи, який би надав можливість максимально врахувати економічні особливості регіонів та забезпечити, таким чином, розвиток і зростання економіки території;

– відповідності системи менеджменту об'єкту управління. Система повинна бути сформована і визначена у відповідності до вимог та потреб регіонів. Неможливо повністю перенести загальнодержавну систему управління економічною безпекою на регіональний рівень, так як наявна різниця в об'єкті і суб'єкті впливу, масштабах економіки;

– принципу мінімуму зв'язків, реалізація якого означає, що регіональну систему необхідно поділити на складові блоки-субсистеми, які б мали змогу до самостійного функціонування (але в межах єдиної спільної системи);

– принципу обмеженості складових ланок управління та мінімального шляху інформації;

– принципу надійності, на основі якого передбачається мінімізація можливості відмови нижчестоячих ланок управління від реалізації керівних впливів вищестоячих.

Враховуючи тенденції та перспективи розвитку світових регіональних процесів, територіальний розвиток та планування неможливі без наявності адекватної системи управління економічними процесами на регіональному рівні. Регіональна економічна система повинна здійснювати управління господарством, соціальною сферою та охороною навколишнього середовища, маючи для реалізації цього процесу необхідні повноваження, методи і важелі управління та відповідні управлінські структури. Важливим фактором успішної реалізації основ управління економічною безпекою є їх аналогічність зі стратегічною метою забезпечення безпеки, тому між цими положеннями можна провести тотожність.

УДК 629.7.02(477)

СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ АВІАБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

Ареф'єва О.В., д.е.н., професор (НАУ)

Авіаційна галузь належить до стратегічно важливих секторів економіки і є пріоритетною, оскільки має значний потенціал для розвитку не тільки в межах країни, але й в усьому світі. Україна — одна з дев'яти країн світу, які мають власне виробництво літаків повного циклу. Основним вітчизняним підприємством авіаційної галузі є ДК «Антонов», до складу якого входять Харківське державне авіаційне виробниче підприємство і ДП «Завод 410 цивільної авіації». Після розпаду СРСР в Україні залишилися практично всі головні ланки авіаційного виробництва.

На сьогодні стан авіаційної галузі характеризується наявністю системних проблем, пов'язаних з адаптацією до ринкових умов господарювання, жорсткою конкуренцією на світовому ринку на фоні низького попиту на внутрішньому, істотним дефіцитом оборотних коштів підприємств і т.п.

Необхідно відзначити, що виробнича база серійних авіаційних заводів і застарілі технології відстають від сучасних світових вимог. Потужності українських серійних заводів дозволяють виробляти не більше як по 10 літаків за рік. Відсутність українських серійних літаків нового покоління призводить до втрати Україною традиційних ринків збуту авіаційної техніки та спонукає вітчизняні експлуатаційні авіакомпанії до закупівлі іноземної авіатехніки.

З іншої сторони, збут продукції авіабудування в країні обмежений нерозвиненістю внутрішнього ринку та низькою платоспроможністю українських експлуатуючих авіакомпаній. Українські авіакомпанії, яких налічується близько 130 одиниць, вимушені імпортувати літаки, які вже експлуатувалися впродовж 15-20 років, оскільки без об'єднання та консолідації фінансових ресурсів лише окремим з їх до снаги придбавати нові літаки. До того ж, за даними аналітичних довідників визначено, що у проектних та виробничих підприємствах недостатньо фінансових ресурсів для здійснення великомасштабних проектів та можливості задовольняти споживи авіакомпаній сучасними літаками, оскільки основні техніко-економічні показники використання авіаційного парення залишаються незадовільними

Слід враховувати, що економічне положення авіапідприємств України багато в чому залежить від кон'юнктури зовнішніх ринків. Нестабільні показники відновлення ділової активності і економік країн, що є основними споживачами української продукції, останніми роками були одним з ключових чинників, що негативно впливають на галузь. Пріоритетними ринками збуту української продукції можна назвати:

країни СНГ, Індію, Ірак, Іран, Лівію, Єгипет і ін.

Однак, при наявності багаточисленних проблем важливість розвитку авіабудування в Україні обумовлена значною місткістю світового ринку і необхідністю оновлення авіапарків. Крім того, розвиток даної галузі має важливе соціальне значення для економіки нашої країни (розвиток суміжних галузей, інфраструктури, збільшення кількості робочих місць і т. д.).

Одним з головних завдань забезпечення розвитку вітчизняного авіабудування є проведення структурних перетворень шляхом приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі і збереження державного впливу на ухвалення стратегічних рішень. Такий підхід дасть можливість повернути ресурси для фінансування, реформування вітчизняної авіаційної промисловості (стратегічні інвестиції) і значно скоротити витрачання бюджетних засобів на розвиток галузі.

Стратегічні орієнтири розвитку авіабудівної галузі України це: заміна застарілого обладнання для виробництва авіатехніки, що відпрацювала свій ресурс і в подальшому оновлення новими приладами і технікою; розширення масштабів виробництва за рахунок додаткового фінансування з-за кордону; розвиток нових технологій, ноу-хау для удосконалення авіавиробництва (наприклад, на міжнародному авіа космічному салоні Farnborough-2012, українські спеціалісти представили модернізований літак Ан-158, який одразу ж знайшов велике коло покупців); підготовка і підбір кваліфікованих кадрів; удосконалення чиннику безпеки авіасуден, завдяки чому попит на авіатехніку збільшиться; співробітництво із закордонними партнерами, а також спроби налагодити спільне виробництво; стимулювання інвестицій в авіабудівну сферу України.

Таким чином, для розвитку авіаційної галузі України необхідно вжити стратегічних заходів, які дадуть можливість мати більш міцні позиції авіаційної промисловості не тільки на внутрішньому, але й на світовому ринку авіабудування та зможе конкурувати з країнами-лідерами в глобальному масштабі.

УДК 331.108:656.2(477)

НАПРЯМКИ РЕАЛІЗАЦІЇ КАДРОВОЇ ПОЛІТИКИ УКРЗАЛІЗНИЦІ

Барabanова Т.В., здобувач (УкрДАЗТ)

В розвитку світогосподарських зв'язків роль залізничного транспорту важко недооцінити. Виступаючи фактором забезпечення ефективної роботи підприємств, так і інструментом реалізації товаророзподільчих процесів між країнами, залізничний транспорт став найвагомішою складовою світової ринкової інфраструктури.

Українські залізниці відіграють визначальну роль в транспортному обслуговуванні і тарифному стимулюванні економічного розвитку країни, здійснюючи вагомий внесок як у формування державного бюджету, так і в забезпечення реалізації соціальної функції держави.

Обраний курс на проведення комплексної реформи Укрзалізниці передбачає реалізацію якісно нових підходів до управління галуззю, обумовлюючи потребу в одночасному проведенні перетворень в кадровому забезпеченні галузі, здатних створити умови для зростання соціально-економічної привабливості професій залізничників, підвищення якості праці, зміни принципів соціальної підтримки і посилення мотивації праці. В цьому аспекті кадрова політика залізниць повинна бути спрямована на формування сприятливих умов для нормального функціонування, розвитку та ефективного використання потенціалу робочої сили залізничників за рахунок:

- підвищення мотивації праці шляхом збільшення заробітної плати, впровадження механізму, що забезпечує отримання працівниками винагороди у залежності від результатів їх діяльності;
- формування принципів соціального інвестування, спрямованих на підвищення ефективності роботи і соціальної відповідальності;
- забезпечення відповідності заробітної плати кваліфікації працівників, їх внеску в підвищення прибутковості підприємства;
- розвитку систем соціальних гарантій працівникам і пенсіонерам галузі залізничного транспорту;
- удосконалення функціонування соціальної сфери шляхом раціоналізації структури, розширення джерел інвестування, посилення взаємодії з місцевими органами влади;
- залучення додаткових фінансових ресурсів у розвиток соціальної сфери;
- поступового збільшення соціальних інвестицій на посилення охорони і поліпшення умов праці, профілактику професійних захворювань;
- продовження передачі житла та об'єктів житлово-комунального господарства у комунальну власність;
- збереження у складі галузі об'єктів соціальної сфери, що пов'язані з забезпеченням безпеки процесу перевезень, охороною праці та формуванням кадрового потенціалу галузі.

Поряд з цим одним з найважливіших напрямків передбачуваних кадрових реформ повинно стати формування кадрового резерву з молодих фахівців за рахунок створення ефективної системи підготовки якісно нового рівня менеджерів-організаторів, формування якої створить умови для проведення добору фахівців, які володіють сучасними спеціалізованими знаннями і аналітичних здібностях для прийняття та успішної реалізації політики стійкого розвитку залізниць.

УДК 338.47:656.2(477)

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ В СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Божок А.Р., к.е.н., асистент (ДонІЗТ)

Транспортна стратегія України в якості пріоритетів розвитку залізниць визначає забезпечення їх рухомим складом, здатним істотно покращити техніко-технологічні показники, а також технічне переоснащення об'єктів інфраструктури. Незважаючи на передбачену державну підтримку зазначених напрямів, фінансування розвитку здійснюється за рахунок власних коштів залізничного транспорту – отриманого прибутку, економічною основою якого, є витрати та доходи (на основі тарифів на перевезення).

Як відомо, в стратегії розвитку залізничного транспорту передбачено удосконалення системи формування тарифів на послуги залізничного транспорту у сфері вантажних перевезень та впровадження ринкового механізму ціноутворення шляхом збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг з установами оптимального розміру транспортної складової в ціні продукції та рівня рентабельності. В контексті цього першорядну увагу необхідно приділити розробці наукових і методичних положень визначення витрат та формування системи тарифів.

Зокрема, враховуючи умови реалізації програми реформування залізничної галузі, нагальною потребою є розробка методик із визначення витрат, пов'язаних із використанням інфраструктури залізниць, які б дозволили більш повно враховувати витрати при встановленні тарифів на перевезення вантажів.

Важливо зазначити, що інфраструктуру залізничного транспорту можна розглядати в двох аспектах. По-перше, інфраструктура як об'єкт загального користування. При цьому її витрати включають усі витрати на утримання і ремонт, а тарифи за користування розраховуються на основі повних витрат інфраструктури і регулюються державою (загальноприйнятий традиційний аспект).

По-друге, інфраструктура – як об'єкт задачі в тимчасову експлуатацію оператору рухомого складу на час пропуску поїздів оператора перевезень. Вартість даної послуги має визначатися власником інфраструктури за обсягом тільки поточних витрат (пропонований аспект).

Перший аспект мав місце до початку реформи на залізничному транспорті. При цьому плата за інфраструктуру не виділяється в якості окремої складової. На сучасному етапі реформування дуже важливо економічно обґрунтувати, з одного боку, рівень витрат на інфраструктуру залізниць при плануванні загальної суми витрат, а з іншого – склад

витрат і рівень плати за користування інфраструктурою залізниць.

У зв'язку з цим затребуваною та актуальною є ідея діяльності операторів-власників рухомого складу на основі використання інфраструктури, виходячи не з її приналежності, а в залежності від часу заняття її конкретної ділянки. Реалізація цієї ідеї надасть ряд переваг для всіх учасників процесу перевезень:

- для операторів рухомого складу дозволить зробити величину витрат більш обґрунтованою, оскільки в даному випадку тарифи визначатимуться за безпосереднє використання інфраструктури;

- дозволить більш точно визначити частку оператора в загальній величині витрат з утримання інфраструктури, а також збільшити її продуктивність;

- при належному рівні технічного стану інфраструктури можна очікувати прискорення доставки вантажів. При цьому, маючи можливість оцінити конкретні вигоди від скорочення строку транспортування (у випадку виконання розрахунків витрат на поодинокій основі), компанії прагнути будуть здійснити перевезення в максимально короткий термін часу.

УДК 330.322:658.114

МАКРОЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПРОЕКТІВ (НА ПРИКЛАДІ ТРАНСПОРТУ)

Борович О.Д., к.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Потреба в новому показнику особливо виростає в мережних проектах, де мультиплікативний ефект у багато разів більше, ніж у «штучних» транспортних проектах. Основою таких ефектів, що різко підвищують привабливість проектів для інвесторів виступає топологія мережі, що поряд з конфігурацією границь об'єктів розглядається як специфічний ресурс території подібно корисним копалинам чи людському потенціалу. Необхідно відповісти лише відповісти на «просте» питання, особливо цікаве інвестору: яка топологія приносить більше грошей?

Для оцінки ресурсності конфігурацій може бути використана модифікована теорія надійності технічних систем і теорія графів, у результаті з'явився показник Інтегральної Транспортної Доступності (ІТД). Інтегральна Транспортна Доступність характеризує надійність функціонування транспортної мережі з позицій інтересів споживачів. ІТД містить у собі технічну надійність кожної ділянки мережі (по кожному виді транспорту 5-7 показників, що відбивають його специфіку) і надійність накреслення (малюнка) мережі. Остання показує глобальні наслідки виходу з ладу кожної локальної ділянки

мережі. Вимірюється ІТД у середньозважених витратах часу, необхідних для досягнення якої-небудь крапки регіону з будь-якої іншої. У цьому полягає потенційність даного вимірника. У термінах теорії надійності ІТД показує імовірність досягнення по даній мережі регіону будь-якої крапки з заданою (нормативною) швидкістю. Відношення нормативного і фактичного ІТД і є рівень транспортної забезпеченості регіону єдиною транспортною мережею. У цілому частка топологічної надійності в загальній надійності територіальних (транспортних) систем досягає 15-20 %. Надійні підходи в стратегії розвитку транспорту знайшли своє практичне вираження в побудові перспективних транспортних каркасів. Вони повинні бути ненадлишкові. Треба сказати, що каркасна ідеологія стала складовою частиною транспортної політики ряду держав. Так, у КНР недавно обнародована нова дорожня програма: 53 млрд. доларів за 20 років покликані створити швидкісний каркас для досягнення приступності будь-якої крапки країни (крім Тибету) за не більш ніж двох з половиною доби.

ІТД має найважливішу властивість – потенційність. Це означає, що споживачі транспортних послуг самі вирішують, якою мірою використовувати потенціал транспортного середовища регіону (країни) для своїх корпоративних цілей, а держава – лише сприяє нарощуванню цього потенціалу, не втручаючи в господарську діяльність суб'єктів ринку. Звідси – наступний логічний крок: якщо цей потенціал використовується повною мірою і приріст ВВП від цього більше – плати податків менше!

Останній висновок має потребу в поясненні, тому що встає питання, чи не занадто багато преференцій держава пропонує приватному виробнику: і тарифи він підвищувати може за рахунок створення «тіньових» вигод, і податки менше платити! За цим коштує спроба реформувати податкову систему з позицій згладжування кінцевих цілей носіїв взаємовиключних економічних інтересів.

Адже транспортна забезпеченість у виді зручної для підприємця транспортного середовища є одним зі стовпів капіталізації території. Строго говорячи, кожна цільова програма повинна в кінцевому рахунку відповідати на запитання: наскільки її реалізація підвищує капіталізацію території? Ясно, що не всяке багатство є капіталом. Можна дати визначення в термінах теорії надійності. Рівень капіталізації – це кількісне вираження готовності території взяти (і відповідно, готовності інвестора дати) інвестиції.

Отож, якість транспортного середовища (а в майбутньому, усі в більшому ступені, телекомунікаційного середовища) і буде в основному визначати капіталізацію, у порівнянні з визнаними її головними факторами: якістю інституціонального середовища і якістю основних фондів.

Загальний механізм такий: вкладаючи в обмежене число потенційно важливих транспортних

об'єктів (локальні зміни) одержуємо мережний глобальний відгук у виді зміни ПД, що приводить до позитивних зрушень у МТС. Цей механізм відпрацьований у вищевказаних стратегіях.

Таким чином, одним із джерел заохочення інвесторів до поліпшення макроекономічних показників і підвищенню бюджетної ефективності транспортних проектів міг би стати регіональний бюджет чи спеціальний Фонд розвитку території, а величина відшкодування кореспондувала б з обсягом інвестицій у цілому чи приростом бюджету внаслідок модернізації транспортного середовища регіону. Уже говорилося, що методично зробити це непросто. Але спроби такі маються, зокрема при розробці регіональних транспортних стратегій використовуються рекомендації з оцінки чистого внеску транспорту у ВВП\ВРП. Цей підхід дозволяє оцінити приріст ВРП через споживання поліпшених дорожніх послуг усіма користувачами доріг.

УДК 340.134:656.2(477)

АДАПТАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ТА ЗАВДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ВУЗІВ УКРАЇНИ У ЗВ'ЯЗКУ З ЦИМ

Булига В.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В листопаді 2013 року між Україною та Європейським Союзом буде підписано договір про Асоціацію. Стратегічною метою України, задекларованою в законодавстві – є членство в Європейському Союзі. У зв'язку з цим вже розпочалась адаптація різних галузей законодавства до законодавства Європейського Союзу. Така адаптація необхідна і транспортному законодавству. Нормативні акти, що регулюють в Україні порядок перевезень вантажів та пасажирів залізним, автомобільним, водним та повітряним видами транспорту повинні бути приведені у відповідність до директив Європейського Союзу в цій галузі. Цю роботу буде виконувати в першу чергу законодавчий орган – Верховна Рада України.

В той же час, транспортні коридори, які пов'язують Україну з іншими європейськими державами будуть працювати постійно, в тому числі і в період адаптації законодавства. Для забезпечення безперебійної, належної роботи транспортних служб України в період адаптації законодавства необхідні кваліфіковані працівники, які знайомі із транспортним законодавством України і Європейського Союзу. Забезпечити такими працівниками транспортні служби повинні транспортні вузи, одним з яких є Українська державна академія залізничного

транспорту.

Тому доцільним, на наш погляд, було б викладання студентам УкрДАЗТ окремим курсом дисципліни «Транспортне право Європейського Союзу». При цьому обов'язковою ця дисципліна повинна бути на факультеті «Організація перевезень та управління транспортом», корисним було б введення зазначеної дисципліни на інших факультетах Академії. Викладання зазначеної дисципліни дозволить підготувати глибоко теоретично обізнаних спеціалістів в галузі управління транспортом, які будуть володіти транспортним законодавством Європейського Союзу. Це значно скоротить в часі та спростить процедуру інтеграції України до транспортних систем Європейського Союзу.

УДК 338.47:656.2

МОДЕЛІ ПОВЕДЕННЯ СУБ'ЄКТА ЕКОНОМІЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СИТУАЦИИ РИСКА

Воловельська І.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Условия развития современного общества порождают неопределенность и непредсказуемость как экономических, так и психологических воздействий. Риск при принятии любого решения становится неизбежен.

При анализе моделей поведения лица, принимающего решения в ситуации риска, в исследованиях ученые, обращаясь к проблеме рискованного поведения, рассматривают либо экономические, либо психологические факторы.

В экономических науках в основу поведения человека была положена модель «экономического человека» или целерациональности.

Недостатком данной модели является то, что предпосылки принятия решений основываются на рациональности, не исследуя при этом качества, присущие человеку, как личности.

В современной научной литературе рассматривается еще одна модель, в которой экономический человек рассматривается как «изобретательный, оценивающий, максимизирующий человек». Данная модель рассматривает человека относительно полезности для него различных благ, относительно которых он ведет себя полностью рационально, не используя при этом свои чувства.

Недостатком данной модели считается полная ее оторванность от существующей реальности, так как принимать решения мы должны в соответствии с внутренними и внешними факторами жизни.

Также немаловажно и то, что большинство экономических теорий исследуют не предпосылки и процесс самого выбора при принятии решения, а по сути – его результаты

Что касается психологического видения моделей поведения в ситуации риска, то были выделены следующие группы факторов, влияющих на рисковое поведение индивида: характер принимаемого решения; воздействие случайных факторов; личностные характеристики индивида; мотивация принятия решения.

Нельзя также при принятии решения забывать и о этических нормах. Этические нормы являются теми ограничениями, игнорируя которые часто невозможно объяснить некоторые экономические явления.

В связи с этим стоит отметить и следующие закономерности рискового поведения: индивиды прилагают больше усилий и осторожности в прогнозируемых ситуациях, чем в ситуациях с неопределенным исходом или с вероятностным успехом, считая, что от их усилий мало что зависит и они могут действовать более рискованно. Причем, лица с превалирующей стратегией гарантированного успеха предпочитают средние уровни риска, а люди со стратегией избегания неудач, выбирают задачи либо с низким, либо с высоким уровнями риска.

Таким образом, при анализе моделей поведения лица, принимающего решения в ситуации риска, необходимо, прежде всего, рассматривать его поведение с учетом как экономических, но и психологических факторов, поскольку игнорируя личностные характеристики индивидов мы не сможем достаточно полно понять и оценить экономический смысл принятого им решения и его мотивацию.

Исходя из вышесказанного, мы предлагаем объединить как психологические, так и экономические факторы, то есть построить модель поведения индивида, которая учитывала бы в комплексе все эти факторы.

УДК 349.6

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРАВА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

Гайворонська Т.М., к.ю.н., доцент (УкрДАЗТ)

На сучасному етапі розвитку соціально-економічних відносин проблема права на безпечне навколишнє середовище або її окремих аспектів набувають особливої значимості і є найважливішим у стратегії сучасного розвитку міжнародного співтовариства. Проблеми охорони довкілля мають досліджуватись і вирішуватись об'єднанням зусиль усіх країн.

Для належної співпраці України з країнами, що входять до СНД і до ЄС, у вирішенні і подоланні актуальних екологічних проблем, визначені основні напрямки і організаційно-правові форми

співробітництва. А також існує необхідна правова база: Конституція України, закони і ін. підзаконні нормативно-правові акти, які регулюють екологічні відносини в Україні, законодавчі акти інших країн, міжнародні еколого-правові документи, ратифіковані Верховною Радою України.

На міжнародному рівні право на безпечне навколишнє середовище зафіксовано у міжнародно-правових документах, серед яких:

Велику роль у міжнародному праві навколишнього середовища зіграла Стокгольмська конференція ООН з навколишнього середовища (1972р.). Прийнята на ній Декларація містить основні керівні принципи в сфері охорони навколишнього середовища, аналізуючи які слід відзначити необхідність припинення введення в навколишнє середовище токсичних і інших шкідливих речовин у таких кількостях чи концентраціях, що перевищують здатність навколишнього середовища знешкоджувати їх; запобігання наслідкам застосування ядерної й інших видів зброї масового знищення та ін..

Важливе значення в розвитку права на безпечне (сприятливе) навколишнє середовище мала Конференція ООН з навколишнього середовища і розвитку (Ріо-де-Жанейро, 1992 р.), на якій були прийняті такі документи, як «Декларація з навколишнього середовища і розвитку», «Порядок денний на XXI століття». Відповідно до яких досягнення оптимальних результатів стійкого розвитку повинно відбуватися з урахуванням інтересів людей і мінімальним збитком для навколишнього середовища. Досліджуючи зміст концепції стійкого розвитку, серед інших факторів, що сприяють на якість навколишнього середовища, найважливішими є екологічний та виробничий.

Чільне місце у міжнародній співпраці займає ратифікація Україною Організації Конвенції 1998 р., в якій були зафіксовані основні міжнародні принципи, і у виконання якої було прийнято декілька нормативних актів в цілях гармонізації екологічного законодавства.

У цілому необхідно відзначити особливе значення для сучасного розвитку міжнародного співтовариства порівняльне дослідження норм права на безпечне навколишнє середовище, що регулюють однорідні суспільні відносини в країнах СНД та ЄС і Україні. Здійснювати приведення законодавства України до вимог законодавства країн СНД і ЄС і таким чином досягти узгодженості українського екологічного законодавства з міжнародними положеннями. Стосовно європейського права, національне законодавство в свою чергу також може зіграти стимулюючу роль.

УДК 621.331

**МОДЕЛИРОВАНИЕ ВЛИЯНИЯ
МИРОВОГО КРИЗИСА НА
СТРУКТУРНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ
ДИНАМИКИ И ПРОГНОЗНОЕ ЗНАЧЕНИЕ
ГРУЗОБОРОТА В УКРАИНЕ**

Герасименко П.В., д.т.н., профессор (ПГУПС)

От возможностей железной дороги по перевозке грузов, одним из показателей которой выступает грузооборот, во многом зависит укрепление единого экономического пространства

страны. Показатель грузооборота используется в планировании и статистике для измерения плодотворности труда на транспорте и определяется как количество тонно-километров (т-км), так как издержки на перевозку зависят от ее дальности и массы груза.

Необходимо отметить, что после развала Советского Союза грузооборот, а, соответственно, и выручка, в Украине резко упали, но впоследствии до начала мирового экономического кризиса начали восстанавливаться. С наступлением кризиса произошло новое падение грузооборота в стране (таблица).

Таблица

Грузооборот железной дороги в Украине

Годы t	Грузооборот, млрд т-км
1990	474
1995	195,8
2000	172,8
2001	177,5
2002	193,1
2003	225,3
2004	234
2005	224
2006	240,8
2007	262,5
2008	257
2009	196,2
2010	218
2011	243,6
2012	237

В период кризиса представляет интерес оценка дальнейшего изменения грузооборота в 2013 году в РФ, его точечная и интервальная оценки, а также возможные риски достижения прогнозируемых его значений. Как известно прогнозные значения можно получить с помощью построения регрессионных и трендовых зависимостей. Объем грузовой работы транспорта, измеряемый количеством перевезенных тонн груза и числом тонно-километров нетто, зависит от многих факторов. Поэтому оценка по факторам, определяющим функциональную зависимость, является достаточно сложной задачей и требует большой информации.

Как правило, обычно не все факторы известны и их значения в большинстве случаев обладают высокой неопределенностью, особенно в кризисный период. Более того, в одну факторную регрессионную модель невозможно включить все факторы, влияющие на грузоперевозки. Не менее значимым является невозможность их включения в уравнение регрессии из-за ограничений математического аппарата, особенно когда число факторов близкое к численности выборки.

Поэтому чаще проводят прогноз по тренду. Для крупных систем, таких как железные дороги,

прогноз по тренду за предыдущее годы достаточно эффективен. Особенность прогнозирования по тренду связана с надежностью его параметров. Если параметры тренда не достаточно надежные, то ненадежным будет и прогноз.

Из статистической информации (таблица) известно, что после момента времени начала проявления кризиса, а именно с 2009 года, произошло значительное изменение ряда экономических факторов, оказывающих существенное влияние на грузооборот.

Из анализа таблицы 1 видно, что грузооборот с 2009 года изменился скачкообразно, а, следовательно, произошло изменение структуры процесса перевозки. Очевидно, что единый тренд не обеспечит качественного и надежного прогнозирования. Для определения непрерывности или кусочной непрерывности выполнено исследование характера изменения тенденции динамического ряда. Окончательный выбор подхода к построению тренда для дальнейшего исследования произведенный на основании статистического теста Грегори Чоу показал, что целесообразно для прогноза значений грузооборотов в РФ проводить по кусочно-непрерывным трендам (рисунок). Следует отметить,

что грузооборот железной дороги РФ в 2012 году превысил уровень, достигнутый ею до 2008 кризисного года. В работе построенные

регрессионные зависимости использованы для оценки прогнозных значений грузооборота и риска его достижения в 2013 году.

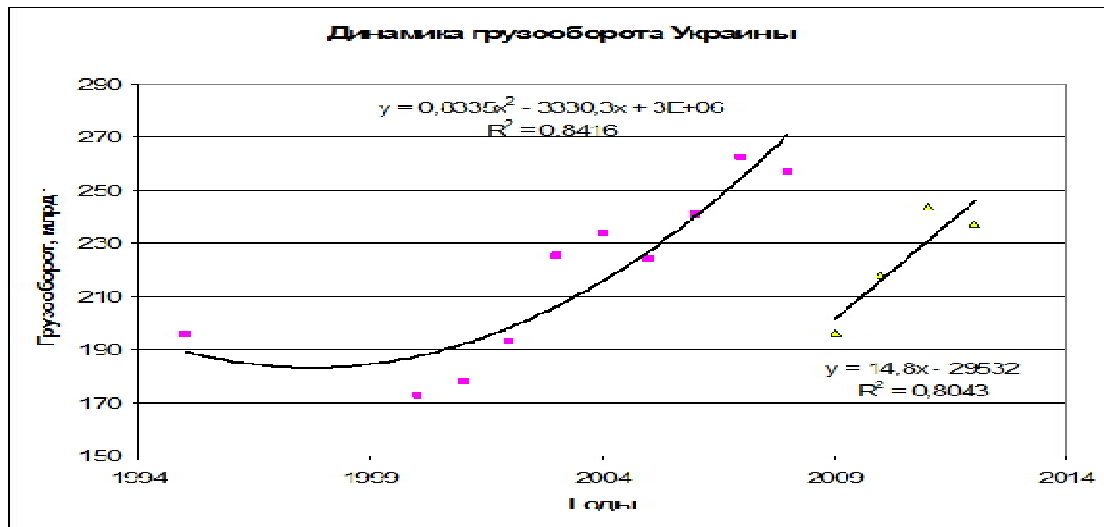


Рис. Динамика грузооборота Украины

УДК 330.322:625

ІНВЕСТИЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ МТК

Гненний М.В., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)

Глобалізація світової економіки та інтеграція транспортних систем окремих країн у світову транспортну систему вимагає інтенсивного розвитку міжнародних транспортних коридорів, через які проходять транспортні вантажопотоки. У даний час міжнародні транспортні коридори стають інструментом реалізації глобальних логістичних стратегій суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, полігоном для впровадження сучасних логістичних концепцій і технологій переробки і доставки вантажів.

Міжнародні транспортні коридори створюють сприятливі умови не тільки для залучення іноземних капіталів в економіку України, але і самі є джерелом поповнення дохідної частини державного бюджету країни. Не випадково в даний час гостро стоїть питання про організації ефективних транспортних коридорів Європа-Азія через Україну на базі сучасних логістичних технологій з використанням потенціалу транспортних систем держави, стратегії розвитку організації систем доставки змішаних, інтермодальних перевезень. Формування міжнародних транспортних коридорів на території України відкриває широкі можливості для глибоких структурних перетворень у багатьох сферах народного господарства, насамперед у сфері залізничного транспорту.

Необхідною передумовою прискорення цього процесу і забезпечення сталого й

конкурентоспроможного функціонування та розвитку підприємств залізничної галузі є наявність інвестиційних ресурсів та можливість їх залучення з урахуванням інвестиційної привабливості підприємств. Привабливим для інвестора буде таке підприємство, яке буде характеризуватися високим рівнем впровадження нових видів техніки і технологій, вдосконалюючи їх та масово використовуючи у виробництві. Таке підприємство зможе існувати в конкурентному середовищі і буде надійним важелем для встановлення стійких та стабільних позицій як на вітчизняних, так і на зарубіжних ринках, при цьому, без суттєвих перешкод завойовувати лідируючі позиції на світовому ринку, покращуючи свою репутацію, та конкурувати з іншими високоякісними товарами. Отже, першочерговим завданням, виконання якого зумовлює успіх у цій конкурентній боротьбі, є максимальне підвищення інвестиційної привабливості та забезпечення ефективності інвестиційної діяльності на підприємствах залізничної галузі.

Реалізація широкомасштабних інвестиційних процесів розвитку МТК, на підприємствах залізничного транспорту стримуються відсутністю належного обсягу інвестиційних ресурсів, несприятливим інвестиційним кліматом, недосконалістю галузевого інвестиційного менеджменту, відсутністю страхування інвестицій, нерозвиненістю галузевої інвестиційної інфраструктури, юридичною невідповідністю ряду керівників до сприйняття нових механізмів інвестування.

В сучасних умовах формування інвестиційних джерел певну роль відіграють засоби самих залізничних підприємств, які формуються за рахунок їхнього прибутку та амортизаційних відрахувань, тобто із чистого грошового потоку. Це

джерело фінансування має сьогодні обмежені можливості із-за відсутності прибутку або його незначного обсягу. Можливими джерелами інвестицій у розвиток залізничного транспорту України є такі: проектне фінансування, кошти компаній-відправників вантажу, кошти недержавних пенсійних фондів, концесія.

Важливими кроками на шляху до нарощування фінансових ресурсів залізничного транспорту є:

- проведення тарифної реформи для забезпечення необхідної фінансової компенсації за надання збиткових послуг;
- розробка гнучких тарифів на перевезення;
- створення незалежних компаній власників рухомого складу;
- можливість додаткової мобілізації ресурсів галузі шляхом застосування таких комерційних методик господарювання, як лізинг та оренда основних засобів;
- реалізація капіталомістких проектів з великими термінами окупності, які мають державне значення, шляхом поєднання приватного капіталу і держави;
- забезпечення сприятливих організаційних та економічних умов для використання фінансових ресурсів;
- проведення політики максимального залучення міжнародних транзитних перевезень через територію України з метою збільшення валютних надходжень.

УДК 656.711

МЕСТО ТРАНСПОРНОЙ ЛОГИСТИКИ В УРБАНОЛОГИИ

Гук В.И., д.т.н., профессор (ХНУСА)

Экономическое развитие Украины необходимо начинать с пространственной организации территории, с обобщающего проекта сбалансированной системы взаимоотношения природной и искусственной среды жизнедеятельности. Решения градостроительных проблем в силу своей урбанизированной комплексности обеспечивает баланс интересов функционирования различных отраслей экономики, где объединяющим началом всех программ и процессов должно стать создание самой совершенной транспортной системы страны – транспортных коридоров, включая региональные, областные и городские подсистемы.

В данном направлении работают научно-исследовательские институты и ученые университетов как Украины, так и других стран, но сказывается отсутствие обобщающего научного понимания в

планировании пространства с учетом законов движения людских и материальных потоков.

Новое научное направление в теории планирования территорий, где первостепенным является требование безопасной жизнедеятельности, комфортности и безопасности передвижений, определено нами как урбанонология (urbanologos) – т.е. как наука, объектом исследования и оптимизации которой является урбанизация территорий, а также людские и материальные потоки на ней. Урбанонология складывается из трёх известных научных направлений:

1. Урбанистика – теория территориального планирования функционирующих территорий и их интегральных элементов и искусство архитектурно-пространственной организации.

2. Градостроительство – теория и методы планировки территорий, нормативная практика эксплуатации материально-пространственной среды, жизнедеятельности на урбанизированных территориях.

3. Логистика транспортных потоков – теория материальных потоков, перевозимых транспортными средствами, или её обобщающее направление – теория транспортных потоков.

Принципиальное отличие урбанонологического подхода от предшествующих ему градостроительных требований в организации движения обобщенных транспортных потоков состоит в том, что теперь объектом движения транспортных единиц рассматривается не автомобиль, а поток из них как единое целое.

Главными категориями урбанонологии являются транспортная сеть и транспортный (пассажиры и грузы) поток, которые тесно зависимы друг от друга. Поток представляет собой совокупность транспортных средств, воспринимаемую как единое целое, существующую как процесс на некотором временном интервале и измеряемую в абсолютных единицах за определённый период времени (пасс. в час, авт. в час). Параметры транспортного потока измеряются в абсолютных единицах. Между статистическими данными о количестве единиц транспорта (U) на планировочной территории и динамическими характеристиками транспортных потоков (P) существует тесная взаимосвязь:

- поток (P) характеризует процесс изменения количества автомобилей (U) на транспортной сети, т.е.

$$P = dU/dt \text{ авт/ч;}$$

- количество автомобилей на транспортной сети отражает результат изменения и накопления автомобилей на автомагистралях транспортных коридоров, т.е.

$$u = \int_{t_1}^{t_2} P dt \text{ авт ;}$$

УДК 331.101.262:656.2

**УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ
РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Дараган О.О., здобувач (УкрДАЗТ)

В сучасних умовах жорсткої конкуренції, стрімким розвитком технологій, нестабільності зовнішнього середовища, істотно ускладнюються процеси управління на підприємствах залізничного транспорту. Внаслідок чого технології та інструменти, за допомогою яких суб'єкт управління може оцінювати поточний стан і виробляти дієві стратегії майбутнього розвитку, зазнають значних змін.

Успішне функціонування підприємств залізничного транспорту в значній мірі визначається тим, наскільки доцільно і результативно використовується в умовах, що склалися, його ресурсний потенціал.

Під ресурсним потенціалом підприємств залізничного транспорту слід розуміти систему ресурсів з певною структурою взаємозв'язків, використання якої забезпечує реалізацію можливостей досягнення суб'єктом управління економічного ефекту, відповідного меті діяльності.

Розглядаючи економічну сутність ресурсного потенціалу, необхідно відзначити важливу його особливість: взаємозв'язок і взаємодію його структурних елементів, що володіють емерджентними властивостями. Інакше, ресурсний потенціал - це такий об'єкт, властивості якого не зводяться без залишку до властивостей складових його елементів.

Оскільки ресурсний потенціал - це система ресурсів, що володіє певною структурою, яка характеризується співвідпорядкованістю складових елементів, то основним фактором ефективного використання ресурсного потенціалу, є збалансоване співвідношення складових його елементів.

Зазначене дозволяє під розвитком ресурсного потенціалу розуміти напрямок зміни структурних елементів даного потенціалу, здатний внести найбільший вклад у підвищення результативності діяльності, забезпечення конкурентоспроможності підприємства, його стійкості та економічної безпеки.

Найважливішою особливістю розвитку ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту є те, що розвиток не існує поза рухом, бо це процес, пов'язаний з внутрішніми структурними змінами, динамікою кількісних і якісних перетворень. Очевидно, узагальнюючий показник розвитку ресурсного потенціалу це комплексна оцінка зміни структури його складових елементів і динаміки його перетворень.

Загалом процес управління розвитком ресурсного потенціалу, можна представити як послідовність проведення наступних процедур:

1. Оцінка структурних перетворень ресурсного потенціалу підприємства.

2. Визначення способу використання, що зумовлює зміну функціональної сутності ресурсного потенціалу, та його впливу на ефективність використання.

3. Встановлення досягнутого рівня розвитку ресурсного потенціалу.

4. Скорочення розриву між можливим (бажаним) рівнем розвитку ресурсного потенціалу і фактично досягнутим рівнем, за допомогою формування пріоритетних напрямів його розвитку.

Ефективність використання ресурсного потенціалу, що є основним фактором його розвитку, залежить від стану як кожної з його частин, так і збалансованого їх співвідношення. Під збалансованим співвідношенням слід розуміти певний пропорційне співвідношення вхідних елементів ресурсного потенціалу, що відповідає виду і специфіки діяльності, що забезпечує ефективне його використання. Саме збалансованість елементів ресурсного потенціалу є основною умовою повної ефективної його реалізації, оскільки відставання одного з них виступає стримуючим фактором для інших. Виявлення та усунення негативного впливу слабкої ланки, забезпечує зростання ефективності використання і, як наслідок, його розвиток. Дана умова є важливою, але далеко не єдиною, оскільки підвищення ефективності - це результат взаємодії багатьох факторів, до числа яких відносять екстенсивні та інтенсивні способи використання ресурсного потенціалу.

Таким чином, для забезпечення ефективного функціонування та стійкого розвитку підприємств залізничного транспорту актуальним стає питання вибору сучасного інструментарію оцінки ресурсного потенціалу, який у значній мірі полягає у виявленні та створення умов для більш ефективного використання ресурсного потенціалу та ідентифікації проблем, пов'язаних з його розвитком.

УДК 656.025

**ТРАНСПОРТНИЙ ФАКТОР У СФЕРІ
ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН**

Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Розвиток транспортного комплексу 21 століття передбачає широке коло міжнародного співробітництва. Інтеграційні процеси у транспортній галузі дадуть суттєвий економічний ефект лише за умов уніфікації перевізного процесу через кордони Євразійського економічного простору. Наявність могутнього транспортного потенціалу, особливо морського флоту, сучасних транспортних засобів, високого рівня організації транспортного обслуговування, визначає незалежність зовнішньоекономічної діяльності від кон'юнктури

світових транспортних ринків, протекціоністської транспортної політики розвинутих країн і їхніх союзів. Тим самим створюються сприятливі умови для розвитку зовнішніх економічних зв'язків і їхньої ефективності.

Більш того, добре організований транспортний сервіс із продажу продукції транспорту іноземним власникам товарів відкриває шлях для розширення зовнішньоторговельних операцій на нових освоєваних товарних ринках, тому що з'являється реальна інформація про їхній стан, що одержується через мережу транспортних агентів і змішаних компаній, що обслуговують ці перевезення за кордоном. Знання конкретної транспортної ситуації в тому чи іншому регіоні світу, уміле використання відповідної інформації, вибір раціональних транспортних напрямків, що з відповідними видами транспорту, способів перевезення навіть при високоорганізованому транспортному обслуговуванні дозволяють експортеру або імпортеру уникнути помилок при заключенні міжнародних договорів закупівлі-продажу, пом'якшити вплив транспортного фактора і підвищити ефективність своїх зовнішніх економічних операцій.

У міжнародній економічній діяльності рішення по транспортному обслуговуванню приймаються задовго до фактичного початку перевізного процесу. При цьому після прийняття багатьох основних рішень на рівні транспортних організацій і підприємств уже змінити нічого не можна. Це найчастіше приводить до серйозних порушень і збоїв у транспортному обслуговуванні і до значних економічних витрат. Ось чому важливо на початковому етапі визначити мету і задачі, поставлені перед транспортним забезпеченням зовнішньоекономічних зв'язків, а потім узгоджено провести всі етапи по постачанню продукції покупцю або замовнику.

В умовах зовнішньоекономічної діяльності транспортний фактор, як кількісно визначений елемент у вартості продукції, відіграє важливу, у ряді випадків вирішальну роль при обґрунтуванні доцільності тієї чи іншої зовнішньоторговельної операції. При цьому транспорт і зовнішньоекономічна діяльність знаходяться в тісному взаємному зв'язку і взаємній обумовленості, роблячи великий вплив один на одного.

Частка транспортних витрат у ціні товару має тенденцію до зростання в зв'язку з реалізацією вимог до якості транспортного обслуговування, безпеки руху транспортних одиниць, збільшенню їхньої вартості, а отже, і росту в системі "виробництво - зовнішня торгівля — транспорт — споживання". При цьому зроблений продукт на визначених стадіях перетворюється в товар, потім у вантаж, потім знову в товар, що реалізується замовником. Таким чином, транспортні операції є невід'ємною частиною зовнішньоторговельних операцій. У свою чергу, сам процес переміщення вантажу в сфері міжнародного

товарообміну і транспортні операції, що виникають при цьому, накладають певний відбиток на взаємини продавця і покупця в процесі реалізації зовнішньоторговельної операції.

УДК 656.072

НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ПАСАЖИРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Дергоусова А.О., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В багатьох виробничо розвинених країнах залізничний транспорт займає ведуче місце. Це пояснюється його універсальністю – можливістю обслуговувати виробничі галузі господарства та задовольняти потреби населення в перевезеннях незважаючи на погоду. Саме тому незважаючи на відносно швидкий розвиток автомобільного, повітряного та трубопровідного транспорту, ось вже більш ніж 160 років залізничний транспорт залишається основним засобом переміщення вантажів та масових перевезень населення.

Але в той самий час в умовах постійної конкуренції між видами транспорту залізничний транспорт не завжди може задовольнити потреби населення і забезпечити належну якість обслуговування. Особливо яскраво це відображається в сфері пасажирських перевезень, де спостерігається тенденція відтоку пасажирів на інші види транспорту, особливо автомобільного, який забезпечує більш швидке і зручніше перевезення пасажирів на короткі відстані, і починає конкурувати на більш дальніх відстанях.

Пасажирський комплекс є одним з найбільших господарств Укрзалізниці. До його складу входять вокзали, вагонні депо, вагонні дільниці, центри підготовки білизни, пасажирські вагони, ресторани, парки (колії) екіпірування, пасажирські платформи та павільйони. Як і усім галузям України, залізничному транспорту з 1991 р. властиві нестабільність, нестача фінансових засобів для своєчасного відновлення основних виробничих фондів, реконструкції вокзального господарства і для рішення інших проблем. Економічна криза свого часу в країні, зниження життєвого рівня населення різко понизили його рухомість.

На сьогодні спостерігається істотне зниження об'ємних показників через старіння рухомого складу, невдалий вибір схем поїздів, неправильний вибір часу введення в графік руху додаткових поїздів, негнучкість цінової стратегії, а також зростання конкуренції між видами транспорту тощо.

Тому напрямки удосконалення роботи пасажирського господарства українських залізниць можна об'єднати в 4 основні групи:

- удосконалення управління та кадрової політики;
- розвиток швидкісного руху;
- підвищення рівня обслуговування пасажирів на вокзалах та в поїздах;
- удосконалення державного регулювання тарифів.

Дослідження ринку транспортних послуг свідчить про зростання попиту на прямі транспортні зв'язки між центрами економічних регіонів. Виходячи з цього, було сформульовано загальні вимоги до прямих сполучень. Для цього необхідна: по-перше, це якомога вища швидкість руху; по-друге, набір і якість транспортних послуг, а також рівень комфорту, які необхідно орієнтувати на повне задоволення потреб пасажирів; по-третє, вартість проїзду залізницею має бути прийнятною і здатною конкурувати з автомобільним транспортом.

За умови удосконалення окреслених напрямків можливе підвищення ефективності роботи пасажирського господарства та конкурентоспроможності залізничної галузі на ринку транспортних послуг.

УДК 338.48

PEST-АНАЛІЗ КРУІЗНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

Емельянова К.С., викладач (МГУ)

На сучасний стан круїзного ринку в Україні впливає велика кількість факторів зовнішнього і внутрішнього середовища. Також цей ринок є відкритим, інтегрованим до світових транспортних мереж, тому необхідно враховувати і фактори впливу міжнародного середовища при розробці ефективної стратегії його розвитку.

PEST-аналіз є базовим інструментом аналізу зовнішнього середовища підприємства. Він дозволяє дослідити фактори зовнішнього середовища комплексно, цілісно. Адаптуючи цей інструмент до круїзного ринку в цілому, можна визначити фактори, що загрожують розвитку круїзного бізнесу в Україні, а також фактори, збільшення позитивного впливу яких призведе до більш ефективного використання наявних ресурсів.

В загальному вигляді фактори зовнішнього середовища круїзного ринку в Україні можуть бути розподілені на чотири групи, такі як: економічні, соціо-культурні, політично-правові, технологічні. В PEST-аналізі конкретно не виділені ринкові і міжнародні фактори зовнішнього середовища. Вважаємо, що такий підхід є вірним у зв'язку з тим, що група ринкових факторів впливу на круїзний ринок здебільшого заснована на аналізі інтенсивності та методів конкурентної боротьби. Це обумовлює те, що для їх аналізу більш ефективним є використання

інших інструментів, таких як схема конкурентних сил М. Портера. Міжнародні фактори зовнішнього середовища є суттєвими для аналізу круїзного ринку України, але можливості їх дослідження обмежені із-за складності доступу до реальної інформації, постійного збільшення кількості цих факторів, їх багатомірності. Крім того, всі міжнародні фактори зовнішнього середовища можуть бути розподілені між базовими факторами. Доцільно також розподілити фактори зовнішнього середовища круїзного ринку в рамках чотирьох основних груп на негативні та позитивні фактори з метою оцінки їх впливу на розвиток вітчизняного круїзного ринку.

Проведення PEST-аналізу круїзного ринку в Україні виявило, що фактори зовнішнього середовища є здебільшого негативними для розвитку круїзного ринку в Україні. Особливо це стосується політично-правових та економічних факторів. Зрозуміло, що зменшити такий негативний вплив є найбільш складним і водночас одним з основних завдань державної стратегії з розвитку круїзного бізнесу.

Соціо-культурні фактори зовнішнього середовища круїзного ринку виділяються серед інших груп тим, що вони впливають позитивно на розвиток вітчизняного круїзного ринку. Тому саме вплив цих факторів має бути збільшений за допомогою державних програм, дотацій, інвестиційних капіталовкладень.

Отже, зовнішнє середовище відіграє важливу роль в процесі розвитку вітчизняного круїзного ринку. Воно формує загальні умови для функціонування учасників круїзного ринку, тому дослідження його основних факторів є необхідним етапом при розробці збалансованої стратегії розвитку круїзного бізнесу в Україні.

УДК 657

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ

*Єрмоленко О.А., к.е.н., доцент,
Лисьонкова Н.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Україна одночасно проходить складний історичний шлях державотворення і переходу від централізовано-планової системи управління економікою до соціально спрямованої ринкової економіки. Зрозуміло, що ці дві історичні події супроводжуються розломом суспільних і економічних відносин, що призводить до соціально-економічної кризи тривалого характеру. Кризовий стан економіки значно впливає, більш того, безпосередньо загрожує національним інтересам незалежної держави, надзвичайно актуалізує проблему її національної безпеки, і в першу чергу такий її складової, як економічна.

Забезпечення економічної безпеки є гарантом державної незалежності України та умовою її сталого

розвитку і зростання добробуту громадян. Система забезпечення економічної безпеки країни ґрунтується на розумінні та реалізації концепції національних економічних інтересів на державному та міжнародному рівнях, метою якої є підтримка збалансованості економіки, захист її від впливу зовнішніх і внутрішніх загроз, здатність до стабільного розвитку.

Національна економічна безпека розуміється як захищеність економіки від внутрішніх і зовнішніх несприятливих факторів, які порушують нормальне функціонування процесу внутрішнього відтворення, підривають досягнутий рівень життя населення і тим самим викликають підвищену соціальну напруженість в суспільстві, а також загрозу самій державі.

Якщо розглядати економічну безпеку держави як системну категорію, - сукупність елементів, які утворюють певну цілісність, то можна погодитися з ученими, які вважають, що головна системна вимога економічної безпеки держави полягає в забезпеченні розвитку економіки країни.

Для створення ефективного механізму захисту необхідно з'ясувати, що саме загрожує економічній безпеці, де знаходиться джерело виникнення небезпеки, яким чином конкретні загрози впливають на стан економічних відносин.

Конструкція моделі механізму забезпечення економічної безпеки не може бути повною і об'єктивною без урахування проблем економічної злочинності, її природи, причин, масштабів, головних тенденцій і тощо.

У цілому стан економічної безпеки держави характеризує: загальний рівень економіки країни; наявність і рівень загроз державі, суспільству; ефективність економічної політики держави та державного регулювання економіки; повноту реалізації функцій держави.

Економічна безпека є багатограним, багатоаспектним, системним явищем. Як система вона складається з великої кількості елементів, має ієрархію рівнів організації, здатна генерувати в процесі розвитку нові рівні, при цьому на новий рівень впливають попередні рівні, в результаті чого система отримує нову цілісність.

Основними елементами зазначеної системи є державні та недержавні інституції, які беруть участь у забезпеченні економічної безпеки відповідно до законодавства, а також нормативно-правові акти, які регламентують відносини в сфері економічної безпеки.

Основним недоліком даної системи забезпечення економічної безпеки є дублювання певних повноважень, а також невизначеність ролі і статусу Ради національної безпеки і оборони України.

Одним із стратегічних пріоритетів політики національної безпеки є забезпечення прийняттого рівня економічної безпеки, що неможливе без здійснення структурної перебудови і підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

У цілому, розробка концепції економічної безпеки потребує комплексного вирішення питань організаційного, нормативно-правового, наукового, методологічного, аналітичного, інформаційного та експертного забезпечення діяльності в цій сфері.

УДК 656.96

РОЗВИТОК ПРАВОВОГО СЕРЕДОВИЩА ПІДПРИЄМНИЦТВА НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

*Згардан О.С., фахівець науково-дослідної частини,
Старник Н.Ю., фахівець науково-дослідної частини
(НУ «ОЮА»)*

Морський транспорт є важливою галуззю економіки України. Його ефективне функціонування є необхідним чинником становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу й економіки в цілому.

Сьогодні розвиток морської галузі має бути одним з головних пріоритетів державної політики України.

Стратегічними пріоритетами реалізації потенціалу України як морської держави доцільно визнати наступні:

- вдосконалення управління морською галуззю;
- створення умов для відродження вітчизняного судноплавства, в першу чергу для цього необхідно прийняття Закону України «Про міжнародний реєстр суден України»;
- підвищення конкурентоспроможності українських портів з метою залучення додаткових обсягів вантажів, розвиток міжнародних транспортних коридорів, що проходять через територію України;
- стимулювання розвитку вітчизняного суднобудування шляхом забезпечення державних гарантій повернення банківських кредитів;
- розвиток приватного і малого підприємництва на морському транспорті.

Останній напрямок набуває найбільшої актуальності з огляду на те, що існують деякі недоліки правового забезпечення підприємництва на морському транспорті в Україні, а саме:

- відсутність єдиної стратегії стосовно розвитку цього виду підприємництва;
- неоднозначність, нестабільність і суперечливість чинної нормативно-правової бази розвитку підприємництва на морському транспорті;
- практично не функціонуючий характер багатьох правових актів, дуже низька виконавча дисципліна щодо нормативно-правових документів;
- наявність у законодавстві багатьох нечітких норм, які за бажанням можна піддати будь-якому трактуванню;
- необґрунтованість законодавчих обмежень

та вимог, які містяться в окремих нормативно-правових актах;

- наявність правового нігілізму в практиці підприємницької діяльності як антиподу правової культури.

Створення стабільного та ефективного законодавства у сфері підприємництва передбачає систематизацію наявного в цій сфері економічних відносин масиву чинних нормативних актів, здійснення кодифікаційної роботи. Будь-яка система, в тому числі система законодавства, структура її елементів формуються, зокрема, за законами ієрархії. Формування відповідної нормативно-правової бази розвитку підприємництва на морському транспорті складний і довготривалий процес. Правова база повинна з одного боку гарантувати сталість проголошених принципів підприємницької діяльності, а з іншого – бути базою реалізації державної ефективної політики розвитку підприємництва на морському транспорті.

УДК 338.47:629.41

НАПРЯМИ ПОКРАЩЕННЯ РОБОТИ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

*Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор,
Якименко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Локомотивне господарство забезпечує перевізну роботу залізниць тяговими засобами та утриманням їх відповідно до технічних вимог. Тому розгляд перспектив та вирішення проблеми ефективної організації та управління локомотивним господарством є актуальним питанням на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту України.

Ефективна на надійна робота залізничного транспорту має відповідати сучасним вимогам, котрі висуває світова спільнота, до вітчизняних транспортних систем через суттєве збільшення технічного рівня виробничого апарату, його оновлення та модернізацію. На сьогоднішній день локомотивне господарство залізниць України не спроможне забезпечити сучасний рівень якості перевезень через старіння тягового рухомого складу, повільного запровадження нових технологій та ін.

Покращення ефективності використання основних фондів локомотивного господарства сприятиме підвищенню обсягу транспортування продукції, зростанню продуктивності праці, зниженню собівартості транспортування, а отже, зростанню прибутку й рентабельності.

В сучасних умовах залізничному транспорту України необхідно оновлювати рухомий склад, який повинен задовольняти високі вимоги щодо якості залізничних перевезень на основі врахування досягнень науково-технічного прогресу. Підвищення

ефективності використання парку тягового рухомого складу можливо шляхом продовження терміну його служби і модернізації, а також закупки нового рухомого складу. При цьому необхідно врахувати структурні зміни в парку тягового рухомого складу у зв'язку з виконанням плану подальшої електрифікації залізничного транспорту України.

Важливим є виведення із пасажирського руху вантажних електровозів за рахунок впровадження в експлуатацію пасажирських електровозів ДСЗ нового покоління і модернізації двохсекційних вантажних електровозів ВЛ80 в односекційні пасажирські електровози ВЛ40, а також заміна локомотивів в приміському русі на рейковий автобуси, що дозволить скоротити експлуатаційні затрати і підвищити комфорт пасажирів.

В умовах обмежених інвестицій на будівництво нових тепловозів, електровозів і вантажних поїздів потрібно застосовувати досвід країн Європи і Північної Америки з комплексної модернізації (заміні силових агрегатів) відпрацювавши свій ресурс тепловозів і електровозів з продовженням терміну служби їх безпечної експлуатації більше чим на два десятиліття. Існуюча ремонтна база здатна повністю задовільними потреби в ремонті рухомого складу і навіть мати резерви потужностей, тому створення нової ремонтної бази є економічно нераціонально, оскільки приведе до зростання експлуатаційних витрат і собівартості перевезень.

Поліпшення використання основних фондів означає також прискорення їх оборотності, що значною мірою сприяє вирішенню проблеми скорочення розриву в термінах фізичного і морального зносу, прискорення темпів оновлення основних фондів.

Підвищення ефективності використання оборотних засобів у локомотивному депо, в першу чергу, пов'язано з ефективним використанням і економією матеріалів та паливно-енергетичних ресурсів. Ресурсозберігаючі технічні засоби і технології є головним складником економії ресурсів у локомотивному депо.

УДК 656.07:625.1

ВПЛИВ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ДІЯЛЬНІСТЬ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА

Каличева Н.Є., аспірант (УкрДАЗТ)

До якісних показників роботи залізничного транспорту належать:

- реалізація плану перевезень, дотримання графіку руху та плану формування потягів;
- технічна, дільнична та маршрутна швидкість руху потягів;

- рівень використання рухомого складу: об'їг вагона та локомотива, статичне, динамічне навантаження та продуктивність вантажного вагона.

Але задовольнити всі ці показники відповідно до міжнародних вимог на всій протяжності залізниць Укрзалізниця не в змозі. Саме тому, в системі залізничного транспорту реалізується програма реформування галузі, відповідно до якої відбудеться послідовний розподіл монопольного та конкурентного або потенціально-конкурентного секторів, що призведе до формування конкурентного середовища серед перевізників через поетапний перехід до такої моделі управління залізничним транспортом, на основі якої буде здійснене організаційне розмежування управління інфраструктурою та системами управління рухом (залишиться у відомстві державного сектору) та надання транспортних послуг (можуть брати участь перевізники різних форм власності).

Будь-які напрямки з покращення економічної ефективності діяльності залізничного транспорту мають запроваджуватися та виконуватися із врахуванням специфіки його роботи у нових економічних та політичних умовах. А вже за останні двадцять років відбувся повний перерозподіл пасажиро- та вантажопотоків навантаження на інфраструктуру повністю змінилося; з'явилися ділянки колії, на яких запроваджують швидкісний пасажирський рух та обмежують вантажний, відбулася трансформація структури перевезень, з'явилися транзитні вантажо- та пасажироперевезення, ефективна та надійна реалізація яких дозволяє Україні успішно інтегруватися у світову транспортну систему.

Різниця у швидкостях пасажирських і вантажних потягів не дає можливість установити параметри для криволінійних ділянок залізничної мережі для руху із максимальною швидкістю руху пасажирських потягів, особливо нового рухомого складу, котрий через це не може курсувати відповідно до своїх технічних характеристик. Варто зазначити, що вантажні потяги значно важче за пасажирські, тому вони дужче зношують колійну інфраструктуру. Передусім це відноситься до напрямів із інтенсивним рухом.

Для організації руху пасажирських потягів зі швидкостями до 160 км/год, а на окремих ділянках до 200 км/год було створено перший національний пасажирський коридор та його розгалуження на напрямках Київ - Полтава - Красноград - Донецьк / Дніпропетровськ/Харків, Київ - Жмеринка - Львів/Одеса. На цих напрямках будуть їздити потяги з переважно прискореним та швидкісним рухом та, можливо, в нічний час будуть пропускати від трьох до шести пар вантажних поїздів з обмеженою вагою. А рух вантажних потягів буде переведено на альтернативні маршрути. І зараз Укрзалізниця на цих напрямках виконує роботи по збільшенню їх пропускної спроможності - проводиться модернізація залізничної колії, будівництво двоколійних вставок, електрифікація окремих ділянок та ін.

У зв'язку з великою кількістю видів колійних робіт на вітчизняних залізницях, обмеженим їх фінансуванням, малою кількістю сучасної колійної техніки та великою матеріалоємністю залізничної магістралі, такий розподіл вантажного та пасажирського руху дозволить з більшою ефективністю використовувати технічне обладнання для ремонту, модернізації та поточного утримання колії, знизити об'єми інвестицій на реконструкцію колійної інфраструктури, підвищити швидкості руху та знизити витрати на утримання колії в ході експлуатації.

Пропускна спроможність залізничних магістралей сприяє збільшенню вантажо- та пасажироперевезень. Для досягнення їх стабільної роботи за умов неповноцінного фінансування залізничної галузі, при обмеженні фінансових, технічних та технологічних ресурсів і для повноцінного виконання модернізації та ремонту всієї вітчизняної колійної інфраструктури, варто проводити ремонтні роботи, в першу чергу, на тих ділянках, де спостерігається більш інтенсивний рух пасажирів та вантажів, особливо транзитного та міжнародного сполучення. Саме тому, за нових умов перерозподілу навантаження на залізничну інфраструктуру, створення колій, котрі потребують меншої кількості ремонтів, обслуговувань і технічних засобів, із збільшеними міжремонтними термінами для забезпечення високого рівня надійності та безпеки роботи транспортної системи, призводить до зниження загальних витрати на ремонт та поточне утримання колійної інфраструктури.

Вимоги до розвитку та реконструкції

інфраструктури колійного господарства, до поліпшення організації та якості ремонту, модернізації та утримання колії потребують підвищених вимог до потужності верхньої будови колії, надійності всіх технічних засобів колійного господарства, покращення системи контролю за станом колії, максимального використання колійної техніки при виконанні ремонту та утримання залізниць.

УДК 330.341.1

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ИННОВАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНОВ

*Кирдина Е.Г., д.э.н., доцент,
Пакулина А.А., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Модернизация национальной экономики и связанные с ней социально-экономические преобразования во многом предопределяются умножением научных знаний, продуцированием инноваций и являются необходимым условием жизнеобеспечения общества. Создание конкурентоспособной экономики возможно при

условии вовлечения инновационных факторов в процесс социально-экономического развития. Существующие в настоящее время различия в уровнях регионального инновационного развития подтверждаются статистикой инновационной и научной деятельности в Украине. Она констатирует появление таких негативных тенденций, как сокращение численности научных кадров, низкий уровень внедрения инноваций, существенная территориальная асимметрия в инновационном развитии, снижение в ряде регионов инновационной активности, недостаточный спрос со стороны реального сектора экономики на новые технологии и т.д. Кроме того, в настоящее время тенденции таковы, что научно-технический прогресс приводит к дальнейшему углублению региональных различий, существование которых обуславливает необходимость поиска направлений развития региональных систем, отвечающих условиям современности и социально-экономическим особенностям региона.

Региональная инновационная система представляет собой модель национальной системы на мезоуровне, ограниченную рамками конкретного региона, что позволило использовать в работе термин «инновационная система региона».

«Инновационная система региона – совокупность взаимосвязанных подсистем, располагающих необходимыми инновационными ресурсами, объединенных интеграционными внутренними и внешними связями для обеспечения эффективного прохождения идей, знаний до конкретной реализации инновации исходя из интересов региона (общества). В данное определение включены системообразующие принципы, такие как целостность и результат функционирования и развития системы, основа ее функционирования, функциональные взаимосвязи элементов системы и окружающей среды, целевая направленность.

Результат функционирования и развития системы зависит от деятельности контрагентов на рынке инноваций и от эффективности объединения ресурсов системы.

Управления развитием инновационной системы региона необходимо рассматривать с двух сторон: регулирования взаимодействия между регионами и взаимодействия внутри региона. И в том и другом случае управление развитием, прежде всего, связывают с формированием и реализацией государственной и региональной политиками.

В общеметодологическом плане управление развитием инновационной системы региона включает следующие этапы:

- оценка и определение подсистем;
- определение элементов подсистем;
- выявление доминирующих элементов системы;
- организация взаимодействия элементов системы;
- оценка развития элементов системы.

Каждый этап управления – это последовательность процессов, связанных с применением определенных подходов, методов, механизмов и инструментов реализации.

Для целей управления развитием инновационной системы региона наибольшую роль играют функции интеграции, прогнозирования, государственного регулирования и информационно-аналитического обеспечения. В условиях смещения интересов в сторону регионов возрастает роль инструментов государственного (регионального) регулирования инновационным развитием, назначение которых связано с установлением взаимосвязей между субъектами инновационной системы региона, использованием наиболее эффективных инструментов, созданием механизма взаимодействия и координации государственных органов всех уровней в реализации региональной научно-инновационной политики.

Концептуально развитие инновационной системы региона основывается на обеспечении достижения стратегической цели – развитие инновационной системы региона на основе устойчивого взаимодействия всех ее подсистем для регионов с низким уровнем инновационного развития, используя доминирующий вид инновационного ресурса в качестве организационной платформы.

Для реализации стратегической цели необходимо решение таких приоритетных задач:

1. Формирование интеграционного механизма взаимодействия субъектов системы, включающее оптимальное сочетание регионального регулирования и саморазвития подсистем.
2. Согласование системы интересов субъектов, межрегионального взаимодействия при разработке инновационной политики региона.
3. Определение основных направлений инновационной политики региона и индикаторов развития.

УДК 338.246.025.2:656

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ЗА НАДАННЯ НЕЯКІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Колісников А.В., ст. викладач,
Крутько І.М., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Розвиток інфраструктури транспорту потребує відповідного правового регулювання праввідносин в сфері надання транспортних послуг. Нерідко на залізничному, автомобільному та авіаційному транспорті відбуваються затримки відправлення рейсів, неякісне надання послуг у процесі руху та інші порушення прав користувачів цих послуг.

Цивільним законодавством України

передбачена можливість відшкодування шкоди, завданої внаслідок надання неякісних транспортних послуг. Але сама процедура встановлення факту порушення прав споживача та судовий механізм розгляду справ щодо стягнення такої шкоди з транспортних установ, потребує чимало часу та витрат. Частіше за все пасажери не звертаються з вимогою стягнення такого відшкодування.

На міжнародному рівні розглядається ціла низка нормативних актів, якими передбачена конкретна відповідальність транспортних компаній за ненадання або неякісне надання послуг.

Прийняття вказаних міжнародних документів безумовно стане підґрунтям удосконалення рівня правового регулювання захисту прав споживачів в національному законодавстві.

Одним із засобів якісного відшкодування шкоди, завданої неякісним наданням транспортних послуг є страхування цивільної відповідальності перевізника.

Відповідним законодавчим актом передбачене обов'язкове страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу перед третіми особами. Та на жаль, більшість страхових випадків є такими, що настають внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Тобто предметом цих договорів є матеріальні втрати, які настали внаслідок пошкодження майна. На мій погляд, було б доречно розширити коло ситуацій, які б розглядалися як страховий випадок і у разі надання неякісних транспортних послуг (наприклад, спізнення потягу).

Механізм фіксації страхового випадку у даній ситуації відпрацьований. Пасажери мають можливість отримати компенсацію без додаткових судових процесів.

УДК 338.47:330

УПРАВЛІННЯ ВІДТВОРЕННЯМ ОСНОВНОГО КАПІТАЛУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Копитко В.І., д.е.н., професор,
Чорновіл О.В., аспірант
(Львівська філія ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна)*

Загострення конкуренції на ринку транспортних послуг, корпоративні трансформації на залізничному та інших видах транспорту ставлять перед транспортними фірмами задачі задоволення зростаючих вимог користувачів до якості послуг, що надаються транспортом, і гнучкого реагування на зміну попиту на транспортні послуги з метою максимізації власного фінансового результату при оптимізації експлуатаційних витрат і підвищення продуктивності праці працівників. Залізничний транспорт є гарантом розвитку всіх галузей економіки України. Його частка за 2012 рік у вантажообігу, у порівнянні із всіма

видами транспорту загального користування становить більше 60%, в пасажирообігу - понад 37%.

Всі види транспорту в Україні є капіталомісткою галуззю економіки. На його частку припадає понад 10,5% основних засобів усіх галузей економіки і майже 12821,5 млн. грн. інвестицій в основний капітал і з них більшу 50% - залізничний транспорт. Стійке функціонування і розвиток залізничного транспорту України, в першу чергу, пов'язано з забезпеченням відтворення основних фондів - оновлення рухомого складу та колійного господарства, оскільки вони складають велику частину всього майна і є визначальним ресурсом здійснення перевізного процесу.

Капіталізація новоствореної акціонерної компанії буде одним з найважливіших показників, що характеризує перспективи її розвитку та ефективність функціонування на ринку, а також відобразатиме, з одного боку, виробничий потенціал, а з іншого - інвестиційну привабливість цієї структури. На відміну від інших узагальнюючих показників капіталізація підприємства визначається на основі динамічних моделей зміни ефекту від фінансово-господарської діяльності і разом з оцінкою її величини зовнішніми інвесторами, формує ринкову капіталізацію, а, отже, підвищує об'єктивність оцінки її діяльності. Від достовірності та надійності оцінки цього показника залежить економічна обґрунтованість і результативність багатьох управлінських рішень, в т.ч. в області відтворення основного капіталу.

Необхідність удосконалення механізму управління відтворенням основного капіталу транспортної фірми в Україні визначається, насамперед, тим, що існуючий механізм не відповідає реаліям ринкових відносин і сьогодишнім тенденціям розвитку економіки країни. Сучасні умови ведення бізнесу великих корпорацій за кордоном характеризуються консолідацією і концентрацією капіталу з метою підвищення ефективності діяльності компанії, збільшення їх частки на ринку, а також максимізації її капіталізації. У зв'язку з цим моніторинг динаміки капіталу ставить проблему економічної оцінки капіталізації компанії на перше місце.

Тому однією з найважливіших завдань економічної стратегії управління залізничною галуззю, є кардинальне оновлення основних засобів, створення і введення в експлуатацію більш досконалих зразків знарядь праці, що забезпечують стійку безпеку руху поїздів, задоволення вимог користувачів до якості послуг, що надаються залізничним транспортом, і гнучке реагування на зміну попиту на ринку транспортних послуг. Ключовими питаннями при її дослідженні є: науково обґрунтована оцінка рівня відтворення, вдосконалення амортизаційної політики господарюючого суб'єкта, обґрунтування джерел розширеного відтворення основних фондів і розробка механізму управління відтворювальним процесом основних фондів.

УДК 338.47:656.25

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ПЕРІОД РЕФОРМУВАННЯ ГАЛУЗІ

Костюк Ж.С., аспірант (УкрДАЗТ)

Забезпечення ефективного функціонування залізничного транспорту в довгостроковій перспективі знаходиться у залежності від процесів реформування галузі.

На сьогоднішній день Кабінетом Міністрів України було прийнято «Державну цільову програму реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки», згідно якої основне завдання реформування полягає у трансформації залізничного транспорту України у відкрите акціонерне товариство. Створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як національного перевізника вантажів та пасажирів на ринку транспортних послуг, у володінні якого перебуватимуть об'єкти інфраструктури залізничного транспорту загального користування, здатне підвищити конкурентоздатність залізничного транспорту України, забезпечити економіку і населення країни якісними перевезеннями.

Реформування також має на меті подальший розвиток і підвищення ефективності діяльності галузі шляхом забезпечення безпеки функціонування та доступності послуг залізниці для всіх суб'єктів господарювання, удосконалення системи управління залізничним транспортом, зростання доходів від перевезень та створення сприятливих умов праці для залізничників.

Але ці формулювання враховують лише очікувані позитивні наслідки, тоді як можливі й негативні - наприклад, як вказується у багатьох роботах вчених, підвищення тарифів на пасажирські перевезення, скорочення соціально-значущих приміських перевезень, скорочення чисельності працівників залізничного транспорту тощо.

В процесі змін, що відбуваються у зовнішньому та внутрішньому середовищі під час реформування, створюється безліч загроз, які потребують своєчасної та адекватної реакції, протидії негативним обставинам, умілого та обґрунтованого управління сукупністю чинників, які впливають на результати діяльності. В таких умовах ще більшого значення набуває показник економічної безпеки підприємств, який відіграє найголовнішу роль в забезпеченні позитивної динаміки розвитку галузі.

Забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту полягає у сприянні економічному зростанню через забезпечення доступу до безпечних, надійних, високоякісних транспортних послуг, зниження транспортних витрат в економіці та підвищення доступності транспортних

послуг для населення, підвищення конкурентоспроможності залізничної системи та більш повна реалізація транзитного потенціалу, підвищення безпеки та стабільності залізничних перевезень; покращення інвестиційного клімату та розвиток ринкових відносин.

УДК 338

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ УКРАИНЫ

Котлубай В.А., к.э.н., доцент (НУ «ОЮА»)

Для эффективного выполнения транспортом Украины своих функций в условиях рыночной экономики Министерством инфраструктуры Украины должны быть созданы условия для его эффективной интеграции в международные транспортные системы, характеризующиеся острой конкурентной борьбой. Для создания таких условий необходимо:

- упорядочить принципы формирования тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом. При этом эффективность перевозки грузов должна определяться без учета затрат на перевозку пассажиров по железной дороге;
- разработать основные методические принципы формирования сквозных (согласованных с отечественными участниками транспортного процесса) тарифов системы: «порт-железная дорога», «порт-автотранспорт». Это позволит унифицировать расчеты тарифных ставок для всех участников транспортного процесса;
- реформировать действующую систему портовых тарифов, включая систему судовых сборов с учетом условий рынка и принятия Закона «О морских портах Украины», которым предусмотрена либерализация тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и другие услуги.

Упорядочение действующей системы транспортных тарифов, в свою очередь, создаст условия для повышения эффективности реализуемой Министерством инфраструктуры Украины транспортной политики.

Рыночные условия работы портов требуют совершенствования действующей в морских портах системы судовых портовых сборов в направлении, как повышения ее гибкости, так и снижения общего их уровня. Это будет способствовать повышению привлекательности отечественных морских портов для иностранных судовладельцев, как это предусматривается зарубежной практикой портового ценообразования.

Важнейшим фактором повышения эффективности проводимой Министерством инфраструктуры Украины тарифной политики, помимо контроля общего уровня транспортных тарифов, является их координация на различных видах

транспорта, входящих в отечественную транспортную систему, с учетом уровня сборов и плат, взимаемых различными контролирующими организациями и службами (например, таможи, экологической и других служб). Эти службы не принимают непосредственного участия в перевалке грузов, но значительно повышают общие расходы грузовладельцев по перевозке грузов через отечественные морские порты. Такая координация Министерством инфраструктуры Украины уровня основных тарифных ставок участников транспортного процесса необходима для поддержания высокой конкурентоспособности отечественной транспортной системы на международных транспортных рынках, что будет способствовать привлечению дополнительных потоков транзитных грузов для Украины.

В связи с этим должен проводиться комплексный и систематический анализ конкурентоспособности отечественной транспортной системы на международных рынках транспортных услуг с целью своевременной корректировки ее тарифов в зависимости от рыночной конъюнктуры.

УДК 656.02:339.9

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Крихтіна Ю.О., к.е.н., доцент (УкрДАСТ)

Світова транспортна система визначається, як сукупність усіх видів транспорту та ланок транспортного процесу на всіх рівнях: національному, міжнародному, світовому та міжконтинентальному.

Сучасна світова транспортна система характеризується наступними особливостями:

1) суперечливими тенденціями розвитку. З одного боку, прискорюється транспортний процес, що проявляється в упровадженні швидкісного руху на залізничних магістралях та будівництві швидкохідних спеціалізованих судів, поширенні контейнерного сполучення. З іншого боку, знижуються ходові швидкості судів, оскільки у главу кута ставиться завдання - поглинути надмірність тоннажу. Зниження швидкостей на інших видах транспорту, в тому числі сучасних, обумовлено пріоритетним прагненням вантажоперевізників до зменшення енерговитрат;

2) загостренням протиріч між більш швидким розвитком рухомого складу і повільним вдосконаленням стаціонарно-постійних пристроїв, застоєм у поліпшенні лінійних і вузлових елементів системи, тобто динамічної та статичної складових;

3) дисбалансом участі розвинених країн та країн, що розвиваються, у здійсненні міжнародних перевезень. Фактична частка країн, що розвиваються у світовому морському тоннажі - 15-17%, тоді як у світовому відправленні вантажів - більше 50%;

4) швидким розвитком безперервних транспортних мереж. Їх поява почалася в 1990 році в результаті лібералізації авіафрахтового ринку. Авіакомпанії почали створювати альянси і унікальні маркетингові схеми типу партнерств із загальним кодом. За такими схемами один перевізник для створення конкурентоспроможних концентричних систем, що охоплюють світовий ринок, користується кодом іншого. У результаті створюються більш зручні умови для двосторонніх дій та / або використання наземних служб. Міжнародні альянси авіакомпаній надають клієнтам широкий вибір транспортних послуг за цінами, меншими за колишні тарифи ринку. Подібні міжнародні мережі здатні забезпечувати безперервне обслуговування до сотень аеропортів, поєднуючи їх з світовим ринком;

5) розвитком і щільною інтеграцією телекомунікацій, транспорту, митних служб і служб доставки. Електронна комерція перетворилася на невід'ємну частину базової транспортної інфраструктури, покриваючи тематичну дистанцію від доставки товарів і послуг до продажів і маркетингу транспортних послуг;

6) поступовим перетворенням транспортних фірм у інформаційні. Потенціал міжнародної торгівлі фізичними товарами в онлайн-режимі можна реалізувати за умови існування інфраструктури для замовлення, перевезення, відстеження, митного «очищення» і доставки цих товарів до дверей клієнта.

Транспортна система в майбутньому буде сприйматися як єдина безперервна мережа операторів перевезень, що безпосередньо відповідають за переміщення пасажирів і вантажів, та об'єктів транспортної інфраструктури. Транспортні системи повинні утримуватися так, щоб сприяти глобальній торгівлі, обслуговувати міську інфраструктуру і задовольняти потреби людей. Для забезпечення ефективного пошуку досконалості і нововведень у сфері транспорту, від усіх зацікавлених сторін потрібно колективно творче і пильне керівництво.

УДК 338.47:005.8

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИНЯТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ И ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ

Кузьменко Ю.А., к.э.н., ассистент (ОНМА)

К основным условиям развития торгового флота в условиях глобализации следует отнести характер и масштабы участия страны в мирохозяйственных связях, наличие судостроительной базы, экономико-правовую базу эффективного функционирования судоходных компаний.

Как известно, экономическая конкурентоспособность судоходства при негативном