

Таблиця 2. Виділення коштів державного бюджету на розвиток кінематографії у 2011 році (за програмною класифікацією)

Показники	Загальний фонд	Спеціальний фонд	Разом
Керівництво та управління у сфері кінематографії	2 171 565,37	0,00	2 171 565,37
Створення та розповсюдження національних фільмів	95 883 095,28	2 686 245,44	98 569 340,72
Фінансова підтримка державного підприємства «Національний центр Олександра Довженка»	5 899 872,12	0,00	5 899 872,12
Здійснення концертно-мистецьких та культурологічних заходів у сфері кінематографії	4 992 895,00	0,00	4 992 895,00
Фінансова підтримка Національної спілки кінематографістів України	367 099,11	0,00	367 099,11
Гранти Президента України молодим діячам мистецтва для створення і реалізації творчих проектів в сфері кінематографії	0,00	0,00	0,00
Премії за видатні досягнення у галузі кінематографії	100 000,00	0,00	100 000,00
Державне агентство України з питань кіно	109 414 526,88	2 686 245,44	112 100 772,32

Розраховано автором на основі звіту про виконання бюджету у 2011 році

– місцевими бюджетами було забезпечено більш високий результат виконання – 93%, однак різниця між виконанням за загальному та спеціальному фонду значно більша – 97 та 64% відповідно.

За програмною класифікацією видатки на розвиток кінематографії представлені у табл. 2.

За даними табл. 2 можна зробити висновок, що у 2011 році майже всі видатки на розвиток кінематографії було здійснено за рахунок коштів загального фонду державного бюджету. При цьому більшу частину коштів було призначено для створення та розповсюдження національних фільмів – 98 569 340,72 млн. грн. зі 112 100 772,32 млн. грн. тобто близько 88% загальної суми, що виділена з державного бюджету на розвиток кінематографії.

Висновки

На основі проведеного аналізу ми можемо зазначити, що заплановані обсяги бюджетного фінансування кінематографії у 2011 році не виконано на 100% по жодному з бюджетів. Таким чином, ми можемо зробити висновок, що заклади та установи цієї галузі не змогли у повному обсязі профінансувати заплановані витрати, що, у свою чергу, негативно вплинуло на розвиток всієї галузі. З даних табл. 2 видно, що більша частина фінансування – це створення та розповсюдження національних фільмів, однак у 2011 році за державним замо-

вленням було вироблено тільки 20 фільмів. З огляду на те що продукція галузі кінематографії може розповсюджуватися на міжнародному рівні, створюючи позитивну репутацію країні, ми вважаємо, що у подальшому треба багаторазово збільшити кількість профінансованих державою національних фільмів та приділити увагу їхній якості. Збільшення обсягів фінансування потребує реформування самої системи державної фінансової підтримки розвитку культури та мистецтва, впровадження нових моделей, перегляду діючих нормативно-правових актів, вдосконалення методичної основи фінансового забезпечення культури та мистецтва.

Список використаних джерел

1. Про кінематографію / Закон України // [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/9/98-%D0%B2%D1%80>
2. Про культуру / Закон України // [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2778-17>
3. Звіт про виконання бюджету у 2011 році. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://minfin.gov.ua>
4. Пояснювальна записка до звіту про виконання Державного бюджету України за 2011 рік. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://minfin.gov.ua>
5. Бюджетне забезпечення сфери культури України / Кічурчак М.В. // Фінанси України. – 2010. – №2. – С. 36–45.

О.Р. ПРИЙМУК,
к.е.н., доцент, Державний економіко-технологічний університет транспорту

Особливості інтегрованої системи тарифів на послуги у громадському транспорті

У статті представлені проблеми і важливість інтеграції громадського транспорту на основі впровадження єдиного квитка, аналізується робота міської транспортної си-

стеми зарубіжних країн із застосуванням інтегрованих тарифів, розглядається вплив інтегрованих квитків на попит пасажирів на громадський транспорт у мегаполісах.

Ключові слова: *стійка мобільність, громадський міський транспорт, інтеграція, інтегрований транспорт, інтегрований тариф, функція попиту.*

В статье представлены проблемы и важность интеграции общественного транспорта на основе внедрения единого билета, анализируется работа городской транспортной системы зарубежных стран с применением интегрированных тарифов, рассматривается влияние интегрированных билетов на спрос пассажиров на общественный транспорт в мегаполисах.

Ключевые слова: *устойчивая мобильность, общественный городской транспорт, интеграция, интегрированный транспорт, интегрированный тариф, функция спроса.*

The article presents the issues and the importance of integration of public transport through the introduction of a single ticket, examines the work of the urban transport system of foreign countries with the integrated tariffs, examines the impact of the integrated ticket demand of passengers on public transport in metropolitan areas.

Keywords: *sustainable mobility, urban public transport, integration, integrated transport, integrated tariff, the demand function.*

Постановка проблеми. Ефективні системи пасажирського транспорту мають важливе значення для національної економіки і за якістю життя європейських громадян. Дуже важливо, щоб транспортні системи, які призначені для задоволення потреб людей, були досить гнучкими та своєчасно реагували на зміну їхніх вимог, у тому числі зростанні попиту на міські пасажирські перевезення. Розвинута пасажирська транспортна система є критичною умовою економічного зростання та соціальної інтеграції у мегаполісах. Проблеми з приводу забруднення навколишнього середовища та заторів у великих містах є нагальною потребою для побудови моделі стійкої мобільності в агломератах.

З одного боку, можна намагатися контролювати затори та інші приватні зовнішні транспортні засоби безпосередньо за рахунок впровадження механізмів оплати витрат для користувачів (плата за паркування або схеми дорожніх зборів), з іншого боку, здійснювати непрямий контроль на зовнішні фактори шляхом заохочення політики, спрямованої на підвищення якості та доступності громадського транспорту. Основна перевага індивідуального легкового транспорту – пряма доставка від місця відправлення до місця призначення («від дверей до дверей»). Поїздка ж на громадському транспорті сполучена з використанням в її процесі різних видів транспорту і різних елементів транспортної інфраструктури. Єдина система транспортного обслуговування розпадається при цьому на ряд самостійних субсистем. Для того щоб успішно конкурувати з індивідуальним легковим автомобілем, усі ці субсистеми громадського транспорту мають бути найбільш повно інтегровані, забезпечуючи мак-

симальне наближення здійснюваної поїздки до реалізації принципу «від дверей до дверей» з високим комфортом і швидкістю. Шляхи такої інтеграції – це координація планування роботи різних видів транспорту, введення в масштабах міста єдиних автоматизованих центрів оперативного управління рухом для всіх діючих операторів на маршрутній мережі, організація нових елементів транспортної інфраструктури – транспортно-посадкових вузлів у місцях взаємодії різних видів транспорту, введення єдиних стандартів інформаційного обслуговування пасажирів, розробка комплексних програм розвитку транспортних систем як складової частини генеральних планів містобудівного розвитку. Необхідно формувати транспортні послуги таким чином, щоб вони відповідали економічним потребам сучасного міста. У цьому випадку дієвим інструментом є надання комплексних та високоякісних послуг міською пасажирською транспортною системою.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Комплексна система тарифів була введена в багатьох зарубіжних країнах світу ще наприкінці 1960-х років і супроводжувалася урбанізацією та зростанням потреб громадського транспорту. Вона і досить є предметом дослідження, оскільки дозволяє пасажирам використовувати у щоденному пересуванні кілька механізмів транспортних засобів.

Запровадження інтегрованої міської транспортної системи та тарифів на них широко досліджуються іноземними вченими, де ця практика вже існує. Основним обґрунтуванням для інтегрованих тарифів вони вважають скорочення витрат, пов'язаних із продажем квитків, посадку пасажирів на необхідний транспортний засіб, а також забезпечення вигідної ціни та інформації. Такі науковці, як Армстронг, Карбаджіо, Гілберт, Джаліліан, Фіцра, Сміт та ін., надавали посилення на застосування у міських інтегрованих транспортних системах проїзні квитки, які враховували знижку, залежну від кількості поїздок користувачами. Для цього пропонували використовувати модель двоставкового тарифу і нелінійної ціни. Але ними не було висунуто пропозицій щодо застосування плоскої системи тарифів з обмеженою дією часу (погодинні квитки) для дрібних споживачів, яку розглядає К. Марчес у своїй роботі «Економічне обґрунтування комплексних тарифів у міському громадському транспорті» [3].

Вітчизняні вчені на сучасному етапі тільки починають розглядати умови застосування інтегрованих тарифів на послуги міського громадського транспорту, оскільки виникла нагальна потреба у великих агломератах зменшити рух особистих автомобільних засобів та збільшити попит на громадські види транспорту, що пов'язана з урбанізацією, мобільністю, забрудненням навколишнього середовища сучасних мегаполісів.

Мета статті – представити проблеми і важливість інтеграції громадського транспорту на основі впровадження єдиного квитка, проаналізувати роботу міської транспортної системи зарубіжних країн із застосуванням інтегрованих

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

тарифів, розглянути вплив інтегрованих квитків на попит пасажирів на громадський транспорт у мегаполісах.

Виклад основного матеріалу. Розвиток тарифної системи міського громадського транспорту має бути заснований на визначених цілях у рамках наявної економічної політики країни. Основними завданнями тарифної політики є:

- гармонізація різних тарифів у межах мегаполісу;
- максимізація доходів (покриття вартості);
- надання мобільності для всіх пасажирів, а також надання дешевої мобільності для певних груп користувачів (студенти, літні люди);
- покращення роботи різних видів транспорту;
- створення інтегрованої системи тарифів на громадському транспорті у великих містах.

Оцінка і зворотний зв'язок між економічними рамками, тарифної системи та результатами показують досягнення поставлених цілей. Якщо такого зв'язку не існує, необхідно розробляти відповідні заходи щодо регулювання тарифної системи пасажирського транспорту. На рисунку показаний зворотний зв'язок та оцінка тарифної системи і результатів діяльності міського пасажирського транспорту.

У процесі пересування пасажирів часто використовують декілька транспортних засобів (автобуси, тролейбуси, метро, трамваї, місцеву електричку тощо). Враховуючи це, у багатьох країнах світу впроваджені комплексні проїзні білети. Купивши тільки один квиток, пасажирів можуть використовувати його протягом короткого періоду часу (або мають сезонні дії (місяць, рік)) при переміщенні різними транспортними засобами. Таким чином, інтегрована карта пересування дозволяє користувачам розглядати весь громадський транспорт у системі конкретної області (міської, столичної, або регіональної) як єдиного перевізника.

Суспільна інтеграція транспорту – це такий процес організації, який має привести в більш тісну й ефективну взаємодію всі елементи системи пасажирського транспорту (мережі та інфраструктури, тарифів і квитків, інформації та маркетингу тощо), в результаті чого відбувається позитивне поліпшення загального стану та якості послуги, пов'язаної з окремими компонентами пересування. В даному контексті інтеграція розглядається скоріше як процес, ніж як статич-

ний вимір. Інтеграція відноситься до всіх характеристик пасажирської транспортної послуги: інтеграція інформації, тарифна та інфраструктура інтеграції.

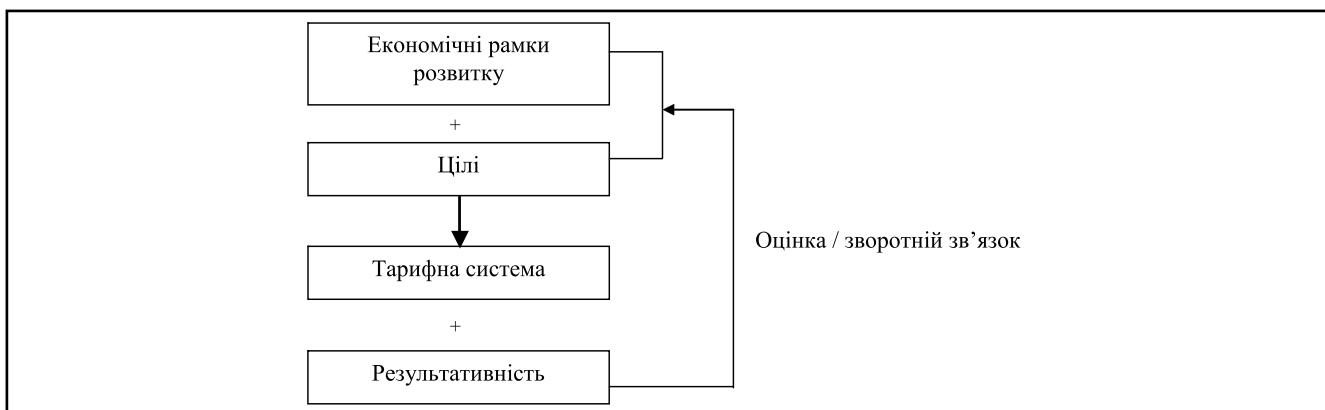
Європа є високо урбанізованою частиною світу, і її транспортні характеристики в якійсь мірі схожі з іншими населеними пунктами світу, що мають високу щільність (наприклад, Японія чи Тайвань), але відрізняються від США і багатьох інших країн. Існує три типи комплексного сполучення пасажирського транспорту, які адаптувалися до єдиного квитка в Європі: столичне, регіональне та міжрегіональне.

Перший тип застосовується до всіх інтегральних схем транспорту, які існують в одному місті. Зазвичай цей тип інтеграції будується навколо двох зон – зона в межах міста (внутрішня транспортна система) і площі в близькому сусідстві (зовнішня транспортна система). Тут інтегрування обслуговує потреби міста, області, що тяжіє до міста як основних адміністративно-економічних та культурних центрів. Тому запропоновані рішення полягають в основному в повсякденному типі пасажирських перевезень. В ЄС цей тип транспортної системи функціонує в столицях, а іноді й інших великих містах держав-членів.

У регіональній транспортній інтеграції існують різні рівні її організації. Тут є число міст, рівних або близьких до рівних можливостей одного центру тяжіння. Регіональна інтеграція створює більш збалансовану транспортну систему таким чином, щоб інтереси різних міських районів і їх населення були прийняті під увагу при його організації. В Європі є такі області де будується транспортна система навколо густонаселених промислових регіонів країни.

Головною метою міжрегіонального типу інтеграції в сфері пасажирських перевезень є надання користувачам комплексного сервісу, що дозволяє легко досягти пункту призначення в конкретному місті. Це рішення інтегрується між-міським режимом (залізничний, морський, повітряний) із внутрішньою системою міського транспорту (автобус, метро, трамвай). Цей тип інтеграції найбільш важко впровадити і існує всього в декількох країнах Європи.

Основне завдання інтегрованої транспортної системи полягає в тому, щоб пасажирів надавали перевагу громадському транспорту проти особистого автомобільного та підвищення



Взаємозв'язок та оцінка тарифної системи і результатів діяльності міського пасажирського транспорту

ефективності міських транспортних послуг, зокрема в сучасних умовах розвитку автомобілізації населення в мегаполісах. Для цього європейські країни розв'язують такі завдання:

- створення простої і зрозумілої для користувачів міської транспортної системи;
- розробка скоординованого розкладу руху всіх міських транспортних засобів та послідовної роботи ліній;
- впровадження одного квитка з пункту відправлення до пункту призначення незалежно від виду транспорту або пересування, встановлюючи при цьому вигідні для пасажирів ціни на квитки;
- формування єдиної системи продажу, а також диспетчеризації та інформації.

Цілі всієї тарифної системи можна поділити на політичні та оперативні, які є взаємопов'язаними між собою і вирішують одну головну проблему сучасного міста. Політичними цілями, які приведуть до місцевого економічного зростання, є забезпечення стійкої міської мобільності всіх користувачів, скорочення використання особистих автомобілів та боротьба із заторами, збереження та охорона навколишнього середовища (одне із головних проблем розвитку сучасних мегаполісів, якій у розвинутих зарубіжних країнах приділяється першочергове значення). Оперативні (фінансові) цілі спрямовані на максимізацію доходів, збільшення кількості пасажирів, більш рівномірний розподіл транспортних засобів у часи пік, максимальна передбачуваність доходів тощо.

У міському громадському транспорті застосовують три системи тарифів: пласкі, зональні та диференційовані.

Плаский тариф – це ціна за одиницю поїздки незалежно від її довжини і часу подорожі. Такий тариф є простим як для постійних користувачів, так і нових. Крім того, не вимагає використання передових систем продажу квитків, не враховує місця посадки і призначення пасажирів. З точки зору постачальників не є економічно вигідним, оскільки не стягує додаткової плати з клієнтів за більш довгі відстані поїздки.

Багато міст використовують так звану зональну систему тарифів за географічними та часовими критеріями, в яких ціна квитка визначається кількістю зон поїздки (а в деяких випадках і часом поїздки). Зонування системи можна розглядати як просте наближення площі і відстані на основі тарифів, наближених до граничних витрат. Вони є необхідною умовою для застосування інтегральних схем тарифів, що охоплюють місцеві і регіональні поїздки в більшій площині.

У деяких містах якість пасажирських послуг у час пік та поза години пік регулюють за допомогою диференційованих тарифів. Основною метою є належне управління прибутковістю транспортних підприємств і приваблива пропозиція ціни для користувачів. Утім диференційовані тарифи припускають деякі обмеження в плані простоти: бракує прозорості, оскільки встановлюються різні тарифи на одну поїздку і це може призвести до плутанини. Складні структури таких тарифів вимагають впровадження електронних квитків, таких як смарт-карти.

У більшості великих містах на громадському транспорті прийнята мультимодальна інтегрована тарифна система, з плоскою структурою тарифу, що характеризує такі основні функції [3]:

- фіксована плата, яка не залежить від фактичної довжини поїздки;
- заданий термін дії проїзного документа;
- можливість використовувати декілька видів транспортних засобів, наприклад трамвай, автобус, метро, міська електричка тощо.

Встановлено, що інтегровані квитки безпосередньо приводять до збільшення доходу. Але існують й альтернативні точки зору. Шотландським науковим центром соціальних досліджень було виявлено, що попередній продаж квитків (проїзні квитки або абонементи) не має послідовної закономірності: у деяких випадках еластичність більша для передплачених квитків, ніж придбаних за одноразовими тарифами, а в інших – протилежне [2].

Фіцрой і Смітом було проведено спостереження з 1971 по 1996 рік у чотирьох швейцарських містах стосовно впливу інтегрованої знижки на абонементи. Результати показали позитивний та істотний вплив зміни вартості абонементу на попит місцевого громадського транспорту. Цей ефект відрізнявся у різних містах. Найбільш потужний вплив виник у Женеві (15–16%). Крім того, продовження дії сезонного квитка на весь місцевий громадський транспорт істотно впливає на попит, припускаючи його збільшення в діапазоні від 14 до 26% [1].

У 1987 році регіональний уряд Мадрида створив інтегровану систему тарифів для всієї мережі місцевого громадського транспорту, засновану на карті пересувань. Збираючи дані для автобусів і метрополітену з 1979 по 2001 рік, Мейтас використовував дві системи рівнянь, застосовуючи метод зовнішньо незв'язної регресії, щоб прийняти до уваги можливі кореляції в помилках між двома типами обслуговування. Результати показали, що введення проїзних квитків призвело до зростання пасажиропотоку на автобусах і метро відповідно на 3,4 і 5,3% у короткостроковій перспективі, а на 7 і 15% – у довгостроковій [1].

Досвід країн, де інтегровані транспортні системи експлуатуються протягом багатьох років, свідчить, що ці переваги є дуже привабливими для пасажирів, особливо коли система є чіткою і зрозумілою для користувачів, збільшується пасажирообіг за рахунок скорочення часу і доступною ціною.

У 1992 році мультимодальні системи продажу квитків були запущені для міської мережі громадського транспорту в Тулузі (Франція). Один квиток громадського транспорту дозволяв їздити на автобусі, метро і на одній залізничній лінії. Квитки були введені, щоб скоротити відхилення тарифів і отримати більш глибокий аналіз пересування пасажирів та пасажиропотоків. Метою цього заходу було повне оновлення системи продажу квитків і тарифних ставок з ціллю розвитку електронних безконтактних квитків та інтермодального ціноутворення. Конкретні цілі полягали в такому:

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

- встановити взаємодію між квитковою системою різних мереж громадського транспорту;
- розробити і впровадити інноваційні державні контракти транспорту (для конкретних груп користувачів);
- створення мобільних карт, що відкривають нові види послуг;
- розвиток мультисервісної підтримки для шкіл;
- розвиток і просування нової комплексної пропозиції: автостоянки і громадський транспорт, а також інтегрований тариф між частими учасниками дорожнього руху і громадського транспорту;
- поліпшити інфраструктуру і транспортний парк;
- розвиток мультимодальної поведінки.

Маркетингові дослідження показали, що кількість пасажирів громадського транспорту виросло, але зросло число пільговиків (школярі, студенти, літні люди), що призводить до обмеження доходів операторів громадського транспорту.

У 1997 році Дергей і Пеккарінен оцінювали вплив політики інтегрованих квитків на автобусні перевезення у Фінляндії. У центрі їх спостереження було оцінити еластичність попиту від вартості проїзду на автобусі і на використання цих проїздних. Обидві вимоги були визнані дуже чутливими до ціни і доходу [1].

За результатами дослідження Європейської комісії виявлено, що впровадження комплексних тарифів у більшості європейських міст спричинили підвищення попиту на перевезення в межах від 4% (Манчестер) до 33% (Париж) [1].

Впровадження інтегрованих квитків стало можливо за допомогою використання так званих електронних квитків: карти з магнітною смугою, смарт-карти, інтелектуальні карти. Так, Швейцарія має національні інтегровані системи квитків; Великобританія, Австралія та Швеція використовують такі системи на громадському транспорті у великих містах або мегаполісах. Деякі системи громадського транспорту також використовують паперові грошові квитки, які дозволяють пересування в межах вказаного району, а в деяких випадках дозволяють необмежену кількість поїздок протягом зазначеного часу. Розгортання інтегрованих квитків вимагає високого рівня координації та співпраці між усіма державними постачальниками транспортних послуг.

Італійськими вченими було проведено дослідження щодо впровадження комплексних тарифних систем по 69 транспортним операторам країни. Результати показали позитивний вплив на попит на пасажирські перевезення по вибірці, який спостерігався у період 1991–2002 років. У середньому, за оцінками, ефект комплексного тарифу збільшився на 2% у короткостроковій перспективі і на 12% у довгостроковій перспективі. Крім того, увага приділялася міським операторам, які використовували єдині інтегровані квитки, крім звичайних сезонних квитків, а також вводили зональні ціни. Таке новаторство має ще більший вплив (7% у короткостроковій перспективі і на 34% у довгостроковій перспективі) на попит громадського транспорту. Для змішаного типу

операторів, що надають як міські, так і міжміські послуги, розширення області дії інтегрованого квитка, за оцінками італійських вчених, показало збільшення ефекту від пасажироперевезення на 5% у короткостроковій перспективі і на 25% у довгостроковій перспективі [1]. Такі результати підкреслюють, що не тільки застосування транспортної інтеграції, а й особливості її мають бути реалізовані належним чином і взяті до уваги місцевими органами влади з метою збільшення попиту на міський пасажирський транспорт.

У порівнянні з іншими суспільними заходами, спрямованими на зниження жителі міста користуватися власним транспортом, він може змінити поведінку споживачів на користь використання послуг громадського транспорту. Звичайно, цей позитивний ефект, швидше за все, виникає тоді, коли якість обслуговування міської пасажирської системи вище з точки зору щільності мережі, частоти, інтермодальної координації тощо.

Незважаючи на зростання електронних систем тарифів, місцеві влади та оператори деяких країн продовжують робити вибір на користь спрощеної структури, як правило, не вводять тариф зони або диференціалів. Усе частіше пропонується широкий спектр варіантів оплати цього сегмента ринку на основі частоти використання та готовності користувачів до передоплати. Ці варіанти зазвичай включають необмежену кількість поїздок, а також деякі варіанти знижок.

Введення електронних систем дозволяє впроваджувати більш ефективні та справедливі динамічні тарифи. Смарт-карти можуть містити різні одиночні квитки, квитки періодичні та дозволи, які додаються до карти поїздки.

Висновки

Різні послуги транспортних підприємств належним чином часто не пов'язують між собою. Роздробленість та погано скоординовані дії транспортних мереж впливають на зайнятість наших міст, функціонування місцевих ринків праці, а також добробут місцевих жителів і навколишнього середовища. В період економічної невизначеності і високих цін на паливо впровадження інтегрованих цін на міський громадський транспорт є більш важливим, ніж коли-небудь. Процес застосування інтегрованих квитків активно йде в таких країнах, як Франція, Англія, Німеччина, Іспанія, США, Японія та багато інших, і досвід їх використання свідчить про позитивний вплив на підвищення якості транспортного обслуговування та зростання привабливості міського транспорту.

Система оплати проїзду в нашій країні – одна з найпростіших і найменш гнучких. В основі її лежить принцип поділу поодиноких поїздок і поїздок по абонементу з урахуванням можливостей і потреб різних соціальних груп. В умовах ринкової економіки та з приходом на ринок більшого числа комерційних компаній тарифній системі міського громадського транспорту необхідно перебудовуватися і ставати більш гнучкою.

Аналізуючи погляди більшості науковців і досвід зарубіжних країн до використання інтеграційної системи тарифів

можна зробити висновки стосовно оцінки еластичності попиту по відношенню до ціни і доходу. Цінова еластичність:

- вище в години пік і нижче протягом інших періодів дня;
- вище для одного квитка у порівнянні з проїзними, і обидва вони вище в порівнянні з «середньою» еластичністю, припускаючи, що одиночні квитки і квитки на мультипоїздки є взаємозамінними товарами;
- для приміських перевезень вище в порівнянні з міськими.

Використання інтегрованих квитків забезпечить міській транспортній системі можливість конкурувати з приватним автомобілем і бути більш ефективною для людей, що не використовують автомобіль.

Список використаних джерел

1. Abrate G., Piacenza M. Vannoni D. «The impact of Integrated Tariff Systems on public transport demand: Evidence from Italy». – Regional Science and Urban Economics №39. – 2009. – P. 120–127.
2. Scottish Executive Social Research. Integrated ticketing in Scotland – needs analysis and options. Transport Research Series, November 2004. Edinburgh. – P. 48.
3. Carla Marchese «The economic rationale for integrated tariffs in local public transport XVI конференція «Державна політика, розвиток і зростання». Департамент громадської і територіальної економіки. – Університет Павія (Італія), червень, 2004.

УДК 338.47; 334.012.82; 338.24.021.8; 656.025.4

А.М. БРАЙКОВСЬКА,
аспірантка, Державний економіко–технологічний університет транспорту

Досвід організації вантажних перевезень у змішаному сполученні

У статті досліджено особливості організації вантажних перевезень у країнах – представниках основних моделей реформування та реструктуризації транспорту: Німеччині, Швеції, Великій Британії та Росії. Наводяться приклади впровадження інтермодальних та мультимодальних перевезень в Україні. Продемонстровано, що вертикально інтегрована модель реструктуризації з орієнтацією на мультимодальний розвиток забезпечує високий рівень конкурентоспроможності операторських компаній на відкритому європейському ринку вантажних перевезень.

Ключові слова: вертикально інтегрована модель реформування, вантажні перевезення, перевезення у змішаному сполученні, технологія «від дверей до дверей», інтермодальні перевезення, мультимодальні перевезення, «Біла книга».

В статье исследованы особенности организации грузовых перевозок в странах – представителях основных моделей реформирования и реструктуризации транспорта: Германии, Швеции, Великобритании и России. Приводятся примеры внедрения интермодальных и мультимодальных перевозок в Украине. Продемонстрировано, что вертикально интегрированная модель реструктуризации с ориентацией на развитие мультимодальности обеспечивает высокий уровень конкурентоспособности операторских компаний на открытом европейском рынке грузоперевозок.

Ключевые слова: вертикально интегрированная модель реформирования, грузовые перевозки, перевозки в смешанном сообщении, технология «от двери до двери», интермодальные перевозки, мультимодальные перевозки, «Белая книга».

The article investigates the characteristics of freight transport in the core of representative models of reform and restructuring of Transport of Germany, Sweden, the UK and Russia. Also the article contains examples of the implementation of intermodal and multimodal transport in Ukraine. The author demonstrates that a vertically integrated model for restructuring with a focus on multimodal development provides a high level of competitiveness of the operating companies in the open European market of transportation.

Keywords: vertically integrated model of reform, cargo freight, combined transport, «door to door» technology, intermodal transport, multimodal transport, «White Paper».

Постановка проблеми. Міжнародні змішані перевезення в останні роки набули широкого застосування. Зараз за змішаною схемою перевезень здійснюється близько 60% світового зовнішньоторговельного товарообміну, з них 75% – через експедиторів або операторів перевезень [1]. В Україні станом на сьогодні частка інтермодальних перевезень вантажів становить близько 1–2% від загального обсягу змішаних перевезень, тоді як в Європі вона сягає 40–50%.

В умовах реформування залізничного транспорту та поділу його функцій на державне й господарське управління набуває актуальності запозичення найкращої міжнародної практики щодо створення господарських компаній для експлуатації комплексних транспортно–логістичних систем перевезення вантажів «від дверей до дверей». Враховуючи, що реформування Укрзалізниці згідно з Концепцією і Державною програмою реформування залізничного транспорту України буде здійснюватися за вертикально інтегрованою моделлю, основну увагу при дослідженні досвіду організації