

Тези доповідей 77-ї Міжнародної науково-технічної конференції «Розвиток наукової та інноваційної діяльності на транспорті»

Союз. Це суттєво спростить формування «Умов користування залізницею» та «Реєстру інфраструктури» після імплементації норм європейського права до законодавства України.

Таким чином, відмічено важливість започаткування формування баз даних з опису національної мережі залізниць України

відповідно до вимог директивних документів Європейського Союзу та запропоновано технологічний підхід до опису інфраструктури залізниць, що надасть можливість у кінцевому рахунку підвищити ефективність її використання.

УДК 656.21

*Д.Н. Козаченко, А.И. Верлан, И.Л. Журавель
D.M. Kozachenko, A.I. Verlan, I.L. Zhuravel*

СТИМУЛИРОВАНИЕ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ПРИПОРТОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

PROMOTION OF PRIVATE INVESTMENT IN THE DEVELOPMENT OF PORT RAILWAY INFRASTRUCTURE

Развитие экономики Украины в условиях глобализации существенно зависит от возможности ее предприятий совместно создавать конкурентоспособные продукты и выводить их на мировой рынок. В соответствующей логистической цепи железнодорожный транспорт обеспечивает перевозку по сравнительно низкой цене значительных объемов массовых грузов из мест их добычи или производства в морские порты. Морские порты же обеспечивают перегрузку экспортных грузов на морской транспорт, который открывает широкий доступ к рынкам потребления по всему миру.

Для Украины характерным является наличие значительных диспропорций в транспортной системе, обеспечивающей перевозки грузов в железнодорожно-водном сообщении. Это связано с разными условиями развития морских портов и железных дорог. За 24 года независимости Украины благодаря рыночным реформам в портовой отрасли отечественные порты смогли не только преодолеть кризисные явления в экономике страны, но и привлечь средства на развитие своей инфраструктуры. Напротив, железнодорожный транспорт до сих пор находится в монопольном состоянии. Отрасль ощущает хроническую нехватку инвестиций, в результате чего физический износ ее основных технических средств превысил 90 %. Наиболее острая ситуация складывается в районе МТП

«Южный» и Одесского МТП, где перерабатывающая способность портов существенно превышает пропускную способность припортовой железнодорожной инфраструктуры.

Исследование мирового опыта решения подобных проблем показывает, что системные проблемы несоответствия пропускных способностей железных дорог перерабатывающим способностям портов практически отсутствуют в Северной Америке, где организация транспортного рынка позволяет создавать самые разнообразные транспортные предприятия. Так, в США обслуживание морских портов осуществляется терминальными железными дорогами, которые оказывают услуги по выполнению начально-конечных операций и также обеспечивают формирование и погашение поездопотоков для железных дорог первого класса. Аналогичным образом ситуация развивается и в Европейском Союзе. Например, порт Гамбург обладает одной из крупнейших припортовых железных дорог общей протяженностью 300 км, в состав которой входит 3 сортировочных комплекса. В обслуживании железнодорожной инфраструктуры данной дороги задействованы 85 компаний.

Развитие припортовой железнодорожной инфраструктуры в Украине может быть реализовано на основе принципов государственно-частного партнерства на счет

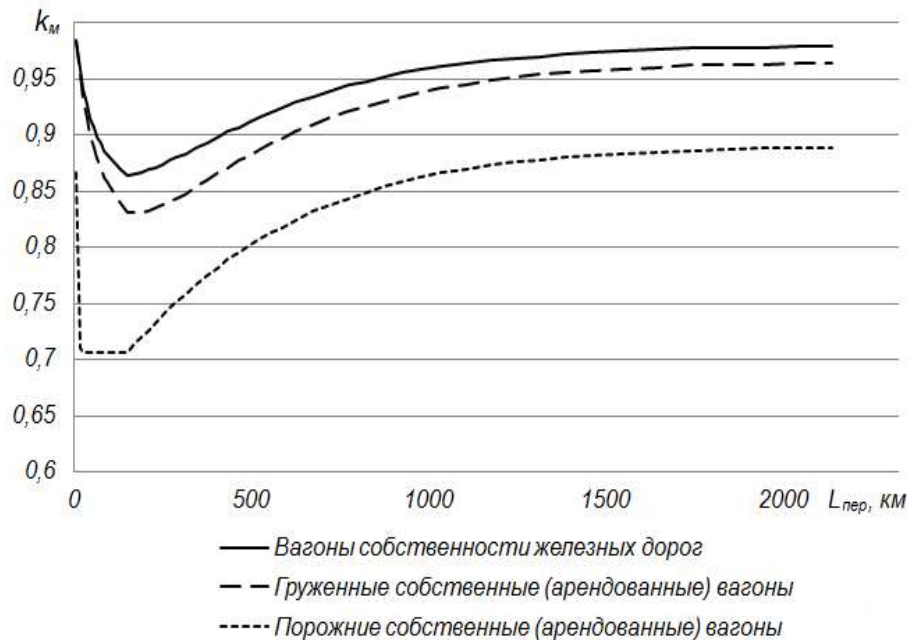
Тези доповідей 77-ї Міжнародної науково-технічної конференції «Розвиток наукової та інноваційної діяльності на транспорті»

інвестування частинного капіталу. Стимулом для привлечення частинних інвестицій в технічне переоснащення припортових станцій може бути виділення в залізничному тарифі термінальної складової с послідувальною її демонуполізацією, а також надання скидок к тарифу на маршрутні відправлення.

На основі аналізу даних по джерелам покриття витрат на вантажні операції і переліку початково-кінцевих операцій встановлено, що величина знижки к тарифу в випадках, коли вантажі доставляються безпосередньо на під'їзні шляхи в залізничному режимі, повинна становити порядку 155 грн. для вагонів власності

України і 134 грн. для власних (арендованих) вагонів. Визначено також залежність величини знижуючого коефіцієнта при перевезенні вантажів прямими відправленнями маршрутами від відстані перевезення, які представлені на малюнку.

Техніко-економічний аналіз показує, що така диференціація вартості послуг залізничних шляхів дає підґрунтя для привлечення коштів в частинну інфраструктуру, забезпечує зменшення загальних витрат в логістичних ланках постачання вітчизняних товарів на зовнішні ринки і, за рахунок цього, дозволяє підвищити їх конкурентоспроможність.



УДК 656.025

Р. Г. Коробіова, Ю. Л. Чабанова
R. G. Korobiova, U. L. Chabanova

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

PROBLEMS AND PROSPECTS OF RAILWAY TOURISM IN UKRAINE

Поїздки у найвіддаленіші куточки землі стають все більш популярними. Туристична галузь є однією із найбільш потужних галузей економіки. Вона формує біля 9% світового ВВП. Обсяг туристичного ринку оцінюється в

1,4 трлн. USD. Тому задачі розвитку туризму в Україні є досить актуальними.

Потенціал України в туристичній сфері використовують не повною мірою. Україна є членом ЮНЕСКО. До списку всесвітньої