

витрати на схоронність вагонів у процесі накопичення до величини партії, витрати на подавання-прибирання вагонів до стивідорних компаній (причалів порту) і витрати на виконання технічного, комерційного та прикордонно-митного оглядів партії.

Використання розробленої моделі дозволить зменшити непродуктивні простої вагонів на станції, а оперативним працівникам надасть можливість раціонально організувати роботу з підбирання, подавання вагонів на причали порту та їх прибирання з мінімальними витратами вагоно- та локомотиво-годин.

УДК 330.131.7:658

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВІТЧИЗНЯНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

PROVIDING COMPETITIVENESS OF DOMESTIC TRANSPORT INFRASTRUCTURE

*докт. техн. наук В.С. Блиндюк¹, D.Sc. (Tech) Łukasik Zbigniew²,
D.Sc. (Tech) Kuśmińska-Fijałkowska Aldona²*

¹Український державний університет залізничного транспорту, м.Харків
²Kazimierz Pulasky Technological and Humanitarian University in Radom (Radom,
Republic of Poland)

*D.Sc. (Tech.) V.S. Blindyuk¹, D.Sc. (Tech) Łukasik Zbigniew²,
D.Sc. (Tech) Kuśmińska-Fijałkowska Aldona²*

¹Ukrainian State University of Transport Transport, Kharkiv
²Kazimierz Pulasky Technological and Humanitarian University in Radom (Radom,
Republic of Poland)

В умовах реформування транспортної галузі в контексті інтеграції України до ЄС пріоритетного значення набуває проблема підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури за рахунок підвищення якості та доступності транспортних послуг.

Вагома роль в підвищенні конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України належить державному регулюванню і стимулюванню проектів розвитку транспортної інфраструктури [1]. Нині головною проблемою розвитку транспортної інфраструктури будь-якого з видів транспорту є недостатній обсяг інвестицій, що могли бути спрямовані не тільки на створення нових об'єктів інфраструктури відповідно до світових та європейських стандартів, а й на модернізацію наявних. Таким чином, головним важелем підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури є вдосконалення законодавства в сфері інвестиційної

діяльності з посиленням важелів політики підтримки іноземних капіталовкладень.

Не менш важливими проблемами залишаються нестача кваліфікованих кадрів у транспортній галузі та низький рівень зацікавленості у фундаментальних дослідженнях щодо розвитку транспорту, що потребує додаткового стимулювання з боку державних агенцій [2]. Особливої уваги також потребує стимулювання підприємств, що працюють у транспортній галузі, до підвищення якості послуг та впровадження інноваційних технологій. Варто зазначити, що представлені аспекти підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури є лише загальними векторами, що дадуть змогу спрямувати дії державних та ринкових інструментів у напрямі підвищення якості та результативності функціонування об'єктів транспортної інфраструктури.

Процес забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури пов'язаний з якнайкращим використанням природних, трудових, інвестиційних, інноваційних ресурсів і територіальної організації, що є вагомим фактором удосконалення економіки країни.

Сучасні методи конкурентної боротьби базуються на застосуванні гнучких, універсально прийнятних інструментів економічного регулювання та стимулювання, інтенсивному поширенні інформаційно-комунікаційних технологій, впровадження засад «економіки знань». Оновлення бачення проблеми забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України в контексті євроінтеграції створює потенційну можливість для прискорення інтеграції країни на європейський ринок [3].

При розробці концепції підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України потрібно приділити головну увагу удосконаленню державної політики у сфері підвищення якості та безпеки перевезень. Якщо перейти від конкурентних засад визначення стратегічних шляхів забезпечення стійкої конкурентоспроможності транспортної інфраструктури до визначення реальних напрямів її розвитку, то необхідно сконцентрувати увагу на можливостях повноцінної реалізації національних конкурентних переваг, що існують та формуються в рамках політики розбудови Євразійських транспортних коридорів.

Саме виходячи із цих позицій, за стратегічними оцінками фахівців, одним із найперспективніших напрямів формування та забезпечення конкурентоспроможності України має стати мобілізація інфраструктурного потенціалу держави, який спирається на гео економічні переваги країни та є ресурсом динамічного розвитку інтеграційних процесів у всіх регіонах світу. Головним важелем підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури в контексті євроінтеграції є вдосконалення державних механізмів регулювання окремих аспектів розвитку інфраструктури, що стане першим кроком на шляху залучення іноземних інвестицій, впровадження інноваційних технологій та підвищення якості транспортних послуг.

- [1] Дорофеева Х.М. Анализ показателей работы транспортной системы Украины / Х.М. Дорофеева // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2015. – Вип. 1. – С. 64–69.
- [2] Хумаров О.А. Підвищення конкурентоспроможності України: мобілізація транзитного потенціалу / О.А. Хумаров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://old.niss.gov.ua/book/StrPryor/11_2009/23.pdf.
- [3] Дикань В.Л. Стратегія забезпечення економічної безпеки промислових підприємств / В.Л.Дикань, К. М. Божко // Вісник економіки транспорту та промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2018. - № 63. – С.150-158.

УДК 33.339.339.9

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
В КОНТЕКСТЕ МИРОВЫХ ГЛОБАЛИЗАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ**

**CURRENT STATUS AND PROBLEMS OF TRANSPORT
INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT THE REPUBLIC OF BELARUS
IN THE CONTEXT OF WORLD GLOBALIZATION PROCESSES**

канд. экон. наук А.О. Васильченко

УО «Полесский государственный университет» (г. Пинск, Республика Беларусь)

PhD (Econ.) A.O. Vasylichenko

Polesky State University (Pinsk, Republic of Belarus)

В условиях мировых глобализационных и интеграционных процессов, происходит активное развитие внешнеэкономических связей между странами, что интенсифицирует и повышает роль транспортной системы. Республика Беларусь имеет выгодное экономико-географическое и геополитическое положение, она расположена на пути пересечения развивающихся мировых центров деловой активности – стран Европейского Союза, Российской Федерации, Азиатско-Тихоокеанского региона (где перспективным является направление развития нового Шелкового Пути), что является благоприятным фактором для развития логистической системы в контексте развития транзитного потенциала страны.

В Республике Беларусь в сфере транспортной деятельности функционирует более 13 тыс. организаций различных форм собственности, свыше 17 тыс. индивидуальных предпринимателей, работают около 275 тыс. человек, что составляет – 6,2% общей численности занятых в экономике страны. По грузообороту автомобильного и железнодорожного транспорта на одного жителя (6,88 тыс. т-км) Беларусь опережает такие европейские страны, как Германия