

Приволжской, Южно-Уральской и Западносибирской волжской, Южно-Уральской и Западносибирской дорогами России, Ланьсиньской Китая, железными дорогами Киргизии, Узбекистана и Туркмении.

В частности, большие объемы перевозок предполагается на казахстанском участке Жанаозен-Болашак-госграница с Туркменистаном коридора Казахстан-Туркменистан-Ирак и участка Краснодар-Железказан-Урумчи (Китай).

Большое значение приобретает инвестиционный проект, предполагающий создание сети современных транспортно-логистических центров в наиболее перспективных с точки зрения логистического потенциала регионах Казахстана.

Ныне рассматриваются перспективные направления развития железных дорог Казахстана. К числу таких проектов относится строительство скоростной линии по маршруту Астана-Актове, а также международного перехода Болашак (Казахстан) – Серхетянка (Туркменистан).

УДК 658.14:629.4

МЕХАНІЗМ ФІНАНСУВАННЯ ПРОЦЕСІВ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Астахов В.М., к.т.н., доцент, перший проректор (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт є бюджетоформуючою та стратегічно важливою галуззю для економіки України, яка забезпечує економічну безпеку держави та реалізацію її зовнішньоекономічних зв'язків.

Розпочатий процес корпоратизації українських залізниць, що супроводжується зміною організаційної структури галузі та розмежуванням господарських функцій і функцій державного управління, вивів на поверхню ключові проблеми залізничного транспорту. Це і проблема прогресуючого старіння основних фондів, незадовільного

рівня якості транспортних послуг, відсутності ефективних механізмів державної підтримки розвитку та низького рівня інвестиційної привабливості залізничної галузі, що, відповідно, знижує конкурентні позиції ПАТ «Українська залізниця» на світовому ринку транспортних послуг.

Незважаючи на визначені пріоритети забезпечення технологічної модернізації залізничного транспорту, їх реалізація так і не забезпечила досягнення очікуваних результатів. Відповідно до Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки для забезпечення безперервності процесу перевезень передбачалося придбання 509 одиниць нових локомотивів загальною вартістю не менше 28674,63 млн. грн. Реалізація ж даної Програми на практиці не призвело до істотного покращення технічної бази залізничного транспорту і ще більше загострило проблему дефіциту рухомого складу. Так, станом на початок 2015 року інвентарний парк пасажирських вагонів налічував 5291 одиниці, 61,5% з яких експлуатуються понад встановлений нормативний термін (більше 28 років). Темпи старіння парку пасажирських вагонів значно випереджають темпи його оновлення, що призвело до повної втрати останніми своїх технічних характеристик (коефіцієнт зносу складає 86,6%).

Некраща ситуація склалася і з вантажними вагонами: з 111,1 тис. одиниць загального парку повністю амортизовано 89,8%. Однак бракує не лише вагонів, а й локомотивів, і впродовж найближчих п'яти років таке старіння техніко-технологічної бази залізниць призведе до обмеження перевізних можливостей ПАТ «Українська залізниця». Якщо до цього часу можливість здійснювати залізничним транспортом перевезень забезпечувалася за рахунок надлишку технічних потужностей, створених ще за часів СРСР, то наразі назріла ситуація, за якої технічний ресурс залізниць вичерпано і існує загроза не задоволення потреб економіки у перевезеннях з боку залізничного транспорту.

Фінансово-економічне становище залізничного транспорту не дозволяє забезпечувати навіть нормальне основних засобів. Падіння вантажообігу та втрата значної частки транзитних вантажів в

результаті загострення політичної, економічної кризи в Україні та виникнення військового конфлікту на Сході країни ще більше обмежило інвестиційні можливості Укрзалізниці.

Враховуючи існуючий стан більшої частини рухомого складу залізничного транспорту, гостру необхідність забезпечення його оновленні і модернізації для виконання послуг з перевезення пасажирів і вантажів, одним із механізмів фінансового забезпечення реалізації таких процесів в галузі пропонується розглядати механізм фінансового лізингу. Останній, на відмінну від механізму кредитування, не потребує здійснення термінових і значних за обсягом платежів, а дозволяє проводити орендні виплати з доходів, отриманих від експлуатації об'єкту лізингу. Окрім того, фінансовий лізинг створить можливість для отримання залізничним транспортом податкових, амортизаційних і митних пільг та дозволить забезпечити оновлення і переозброєння технічної бази Укрзалізниці. Для реалізації механізму фінансового лізингу наразі сформовано сприятливі умови. Такі гіганти залізничного машинобудування, як ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш» та ПАТ «Азовзагальмаш» в результаті дії протекціоністських заходів з боку Росії, фактично демонструють обвальне падіння обсягів виробництва і вимушені переорієнтувати свої виробництва на альтернативні ринки, в тому числі у відповідності з європейськими ініціативами України. Володіючи величезним виробничим потенціалом ці підприємства в змозі задовольнити потреби галузі в оновленні рухомого складу і, відповідно, мають розглядати основними учасниками механізму фінансового лізингу. Така фінансова співпраця ПАТ «Українська залізниця» та промислових підприємств залізничного машинобудування дозволить не лише вирішити проблему техніко-технологічної відсталості залізниць, але й завантажити виробничі потужності гігантів залізничного машинобудування, відповідно, створивши умови для покращення їх фінансово-економічного становища.

УДК 656.078(477)

ПОРІВНЯННЯ МІЖ СОБОЮ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ І АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

*Бараш Ю. С., д.е.н., професор,
Гненний О. М., д.е.н., доцент,
Марценюк Л. В., к.е.н., доцент,
Чаркіна Т. Ю., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)*

Представляє значний інтерес порівняння між собою двох видів туристичних подорожей, які виконуються залізничним та автомобільним транспортом. Кожний з цих видів транспорту має певні переваги та недоліки. Наприклад, залізничний туризм має наступні переваги:

1. Основна перевага залізничного транспорту полягає в об'єднанні готельних та ресторанних послуг одночасно з процесом перевезень туристів між різними містами України та туристичними об'єктами. Для цього у складі залізничного туристичного поїзду є спеціальні пасажирські вагони-ресторани, кількість яких визначається нормативною чисельністю туристів на один вагон, та купейні пасажирські вагони різної комфортності з повним комплексом готельних послуг.

2. Кількість незручних перевезень по туристичних містечках та об'єктам спокійного й активного відпочинку суттєво скорочується, оскільки виключаються поїздки до місць ранкового і вечірнього харчування та відпочинку у готелях. Крім того, втомленість туристів під час трансферних перевезень скорочується, а задоволеність від туристичних оглядових екскурсів навпаки наростає.

3. Завдяки виключенню часу на трансферні перевезення, ранкове та вечірнє харчування, а також на відпочинок в готелях, туристи можуть додатково ознайомитися з місцевими туристичними пам'ятками, чарівною природою, заповідниками, замками та іншими особливостями.

4. Подорожі у автобусах класу «люкс» передбачають лише часткове користування туалетами, оскільки повного комфорту по обслуговуванню таких туалетів