

Секція

« ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ І ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ »

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор Л.О.Українська

УДК 330.332.658

ВОЗДЕЙСТВИЕ ГЛОБАЛИЗАЦИИ НА
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ

Александрова Е.Ю., ассистент (УкрГАЗТ)

Глобализация как растущая экономическая взаимозависимость стран всего мира в результате возрастающего объема и разнообразия трансграничных обменов товарами и услугами, международных потоков капитала, а также быстрой и широкой «диффузии технологий» оказывает сильнейшее воздействие на экономическую безопасность нашей страны. Экономическая безопасность - это не только защищенность национальных интересов, но и готовность, и способность институтов власти создавать механизмы реализации и защиты национальных интересов развития отечественной экономики, поддержания социально-политической стабильности общества.

Экономическая безопасность реализуется в системе конкретных критериев и показателей. Уровень показателей обеспечения экономической безопасности определяется границами пороговых значений. В системе показателей - индикаторов экономической безопасности необходимо выделять: уровень и качество жизни; темпы инфляции; норму безработицы; экономический рост; дефицит бюджета; государственный долг; состояние золотовалютных резервов.

Наивысшая степень безопасности достигается при условии, что весь комплекс показателей находится в пределах допустимых границ своих пороговых значений. Украина по многим основным параметрам экономической безопасности находится в зоне риска, что объективно обуславливает необходимость принятия мер по нейтрализации угроз экономической безопасности.

Одна из сфер применения пороговых значений - экспертиза важнейших нормативных актов и правительственных решений по вопросам экономики с позиции экономической безопасности. Необходимым и достаточным является выделение трех основных сфер экономической безопасности государства.

Первая сфера – внешняя торговля. Основные угрозы: невыгодная структура внешнеторгового обмена (к примеру, сырье – на предметы потребления), вытеснение товаров местных производителей импортными товарами.

Ко второй сфере относятся операции, связанные с движением промышленного или финансового капитала внешней конкуренции для сохранения местного сельхозпроизводства. Основная угроза – потеря контроля над наиболее важными, стратегически приоритетными или наиболее доходными отраслями экономики.

Третья сфера охватывает денежно-кредитные и финансовые операции. Основные угрозы: инфляция, расстройство денежного обращения и системы расчетов, утрата позиций в банковской системе и в страховании.

Таким образом, в настоящее время можно утверждать, что вопросам экономической безопасности в Украине пока уделяется неадекватно малое внимание, а анализ основных форм, составляющих экономическую безопасность Украины, показывает, что условно-допустимые значения во многих случаях превышают минимально допустимые нормы.

УДК 656.073.235.001.76

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА
ОСНОВІ РОЗВИТКУ КОНТРЕЙЛЕРНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ

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

В умовах інтенсифікації світових торгово-економічних зв'язків підвищення ефективності роботи залізничного транспорту можливо на основі поліпшення якості транспортного обслуговування шляхом застосування прогресивних технологій перевезень і надання принципово нових конкурентоспроможних транспортних послуг. Це обумовлено в першу чергу наявністю реальної конкуренції між різними видами транспорту.

Перспективною областю залучення додаткових обсягів перевезень вантажів є контейнерні перевезення. Це комбіновані перевезення вантажів із застосуванням спеціалізованих платформ для автопоїздів, напівприцепів і знімних кузовів.

Система залізничних контейнерних перевезень ефективно сполучає у собі переваги залізничного транспорту - дешевина перевезень на великі відстані, безпеку, незалежність від погодних умов, екологічність - з можливостями автотранспорту: доставка вантажу безпосередньо клієнтові, мобільність і гнучкість. Контейнерні

перевезення, вигідні й державі, і залізниці, і автоперевізникам. Вони є більше екологічними, чим автомобільні перевезення, перешкоджають руйнуванню дорожнього полотна, розвантажують автомагістралі, знижують аварійність на дорогах. Крім того, такі перевезення заощаджують паливе (на залізниці в порівнянні з автомобільним транспортом витрати палива на один тонно-кілометр в 10-15 разів менше), подовжують термін служби автомобілів, дозволяють скоротити час простоїв у портах за рахунок спрощення формальностей в «сухих портах», дають перевагу в часі при перетинанні кордону за рахунок проведення митного контролю не кожного авто, а всього складу поїзда.

Інтерес до цього виду сполучення також пояснюється його економічною ефективністю. Зіставлення варіантів доставки вантажів показує, що при відстанях більше 250-300 км і довжині доставки автотранспортом - до 20% від усього шляху проходження цей вид перевезень є найбільш ефективним. Для автоперевозників контрейлерні перевезення є вигідним, регулярним і зручним субпідрядом, що забезпечує доступ до великої транспортної мережі залізниць. При цьому, витрати автоперевозників знижуються й, відповідно, зменшується вартість доставки вантажу. Що стосується держави, те її матеріальні вигоди від здійснення контрейлерних перевезень значно більше, ніж від проїзду автопоїздів по автомобільних дорогах, адже залізничні перевезення здійснюються вітчизняними перевізниками, а плата за користування залізничною інфраструктурою більше адекватна видаткам на її підтримку й відновлення.

В Україні з 2003 року функціонує контрейлерний поїзд "Вікінг" по маршруту Іллічівськ - Клайпеда (проект "Ярослав" по маршруту Луганськ - Славкув призупинений). Досвід його експлуатації показав досить велику зацікавленість із боку операторів ринку в нових видах перевезень.

Найважливішою ініціативою сьогодення в розвитку контрейлерних перевезень є продовження до Одеського й Іллічівського портів маршруту міжнародного проекту "Зубр" (контрейлерний поїзд на лінії Таллінн - Рига - Мінськ).

Декларують залізничники й готовність до здійснення контрейлерних перевезень по маршрутах Київ-Харків-Луганськ, Одеса-Київ (і далі - у напрямку Росії й Білорусі), Херсон-Миколаїв-Київ і ін. На залізничних терміналах 9 великих міст - Києва, Харкова, Луганська, Ужгорода, Львова, Ковеля, Одеси, Херсона й Миколаєва - є рампи, пристосовані для завантаження вантажних автомобілів. Для перевезень автопоїздів залізничники готові задіяти 87 спецплатформ. Оскільки в складі

контрейлерного поїзда звичайно по 30-35 таких платформ, існує можливість організувати на найбільш завантажених напрямках щодобові перевезення автопоїздів по 2-3 маршрутам. За умови збільшення обсягів таких перевезень "Укрзалізниця" має можливість за короткий строк модернізувати ще 100 платформ.

Незважаючи на зацікавленість експедиторів у контрейлерних перевезеннях, перешкодою для їхнього розвитку є відсутність законодавчої бази - проект закону «Про змішані перевезення» дотепер перебуває в розробці. Саме цей закон повинен урегулювати із ДТСУ спрощену процедуру оформлення експортно-імпортних операцій. Без рішення цих проблем перевізники навряд чи звернуть увагу на нову послугу, і мільйони будуть витрачені дарма.

Досвід економічно розвинених країн показує, що завдяки розвитку контрейлерних перевезень росте загальна ефективність автомобільно-залізничного транзиту. По оцінках фахівців, для України, що має стійкі автомобільні зв'язки із країнами СНД, Центральної й Західної Європи, розвиток контрейлерних перевезень має стратегічний інтерес.

Таким чином, створення нових сучасних проектів у сегменті контрейлерних транспортних перевезень могло б стати значним кроком до збільшення обсягів перевезень і збільшення переліку послуг залізниць.

УДК 338.47:656.2

ВИДІЛЕННЯ ЗАХОДІВ, НАПРАВЛЕНИХ НА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Бандурко І.С., аспірант (УкрДАЗТ)

Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту може бути успішно досягнуто у тому випадку, якщо буде вироблено чітке уявлення про економічний зміст показників «економічний ефект» і «економічна ефективність». Також необхідно визначити основні чинники, що впливають на підвищення ефективності та розробити їх класифікацію.

Наступним кроком є визначення основних елементів підвищення ефективності роботи залізничного транспорту таких, як: прискорення НТП, поліпшення якісних і об'ємних показників роботи залізничного транспорту, вдосконалення форми організації праці і технологічних процесів, більш раціональне використання матеріально-виробничого потенціалу. Важливе значення для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, що забезпечує надалі його