

розробити Державну програму підтримки малого і середнього бізнесу, що дозволить у перспективі значно збільшити доходи бюджету.

На рівні державних інституцій необхідно розробити та запровадити заходи щодо стимулювання інвестиційних процесів в галузях народного господарства, активізації інвестиційних процесів в регіонах, що дозволить подолати наслідки економічної кризи.

УДК 338.47:656.2(477)

УМОВИ МАКСИМАЛЬНОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Божок А.Р., аспірант (УкрДАЗТ)*

Глобалізація економіки, розширення Європейського союзу і торговельних зв'язків прискорили зростання міжнародного транспортного ринку. В умовах збільшення товарних потоків максимальну вигоду від експорту і імпорту транспортних послуг одержать ті країни, які зможуть залучити на свої транспортні комунікації транзитний євразійський потік. Геополітичне розташування України надає можливість нашій країні стати важливим центром транзиту зовнішньоекономічних вантажів і перевезення пасажирів у міжнародному сполученні.

Для максимальної реалізації потенціалу щодо залучення міжнародних транспортних потоків необхідно:

- 1) створити мережу швидкісних залізничних ліній і рухомий склад нового покоління;
- 2) сформувати конкурентну тарифну політику у сфері перевезень вантажів у міжнародному сполученні;
- 3) вирішити проблему, пов'язану з трансграничними послугами;
- 4) спростити процедуру перевізного процесу.

Процес підвищення швидкості руху доцільно розділити на три етапи:

I етап – приведення колійного господарства до відповідних технічних вимог.

II етап – оновлення і модернізація вантажного вагонного парку (вартість модернізації одного піввагону становить 41000 грн., капітального ремонту – 82100 грн., вартість закупівлі нового піввагону – 302000 грн. без ПДВ). Необхідно налагодити вітчизняне і спільне з іноземними компаніями виробництво технічних засобів, спрямовувати інвестиційну діяльність України на широкий розвиток лізингових схем, залучати кошти операторських компаній і ЄБРР, створювати інвестиційні умови щодо придбання

підприємствами приватних вагонів шляхом запровадження додаткових пільг на перевезення порожніх приватних вагонів.

III етап – збільшення швидкості вантажних і пасажирських поїздів.

З метою збільшення обсягів перевезень транспортними коридорами повинні бути розроблені конкурентоспроможні транспортні тарифи, які передбачають дегресію ставок в залежності від відстані, від маси завантаженого вагону. Надавати знижки до тарифів в залежності від виду рухомого складу, вантажу і конкурентоспроможності напрямків.

Проблема технології переходу вагонів з колії шириною 1520 на залізниці із шириною колії 1435 мм завдає багато незручностей і не відповідає сучасним вимогам. Франція і Іспанія застосовують технологію зміни колісних пар у тактовому режимі, яка вимагає менших витрат на складування ходових частин, ніж технологія заміни візків; використання колісних пар і систем технічного обслуговування, адаптованих до сучасних і безпечних умов експлуатації. На Львівській залізниці, на станції Мостиська II, встановлено спеціальний стенд, при проходженні якого в складах, які обладнані німецькими або польськими колісними парами, змінюється відстань між колесами.

Розвиток залізничних перевезень з іншими країнами стримується через відмінність не тільки в ширині колії, але й у системах транспортного права. Процедура переоформлення перевізних документів призводить до збільшення часу затримок на кордонах, підвищується вартість перевезень. Адаптація національного законодавства до законодавства ЄС дозволить спростити процедури перевізного процесу, повніше і якісніше задовольняти всі запити клієнтів.

УДК 338.48:656.2

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Дергоусова А.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Розвиток туризму та транспорту тісно взаємопов'язані. Відомо, що туризм як масове соціально-економічне явище, став наслідком виникнення та розвитку транспорту. У світовому туристичному бізнесі основна частка в загальній структурі туристичних послуг припадає на авіаційний та автомобільний транспорт, головним конкурентом яких є залізничний. В межах України залізниця має пріоритет перед іншими видами транспортних туристичних перевезень завдяки можливості перевезення більшої кількості туристів

на значні відстані із забезпеченням високого рівня комфорту подорожі. Сьогодні залізничний туризм почав свій шлях відродження і має великі перспективи, оскільки Україна володіє не тільки багатими рекреаційними ресурсами, а й має добре розвинуту залізничну мережу.

Залізничний туризм – це подорож, яка здійснюється залізницею на спеціалізованому транспортному засобі фізичними особами з ночівлею в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових та інших цілях, без здійснення діяльності, що оплачується. В системі залізничних пасажирських перевезень, що розглядаються, можна виділити декілька видів турів: одноденні, короточасні (2-3 доби), багатоденні (від 5 діб). Перевезення туристів залежно від тривалості подорожі здійснюється на рейсових і спеціально організованих потягах (по певному замовленню і маршруту, коли потяг одночасно є і засобом пересування і місцем розміщення туристів).

За кордоном туристичні залізничні подорожі є досить популярним видом відпочинку. Зростає інтерес до залізничного туризму на Американському континенті, де лідирують три тривалі маршрути: «Транс-Канада» (10 діб), «Транс-Америка» (12 діб), «Транс-Атлантика» (12 діб). Подорожі на потягах категорії люкс здійснюються й у Великобританії. Маршрут потягу «Королівський шотландець» проходить по шотландських високогір'ях, обслуговуючий персонал одягнений в шотландські кілти. У Норвегії популярні туристські маршрути з оглядом найбільших і красивих фіордів у світі саме із спеціалізованого туристичного потягу. По Іспанії прокладений маршрут туристичного потягу «Аль Андалуз».

За часів існування Радянського Союзу дуже широку популярність мали подорожі на залізничних туристичних потягах, які однак відрізнялися, в порівнянні із зарубіжними, низьким рівнем комфортності, але при цьому і досить низькою ціною. На період 1885 р. було освоєно понад 400 тис. км. залізниць, на яких здійснювали подорожі 2000 туристичних потягів.

В Україні існує розгалужена мережа залізниць, яка забезпечує доступність цікавих для туристичного освоєння регіонів. Але кількість спеціалізованого рухомого складу для подорожей є недостатньою, практично відсутній спеціалізований рухомий склад для тривалих подорожей. Це стримує розвиток цього виду туризму. Проте, в Україні все ж таки поступово відроджується залізничний туризм. Так, Донецька залізниця вводить нову форму організації пасажирів на далекі і близькі відстані. Клієнт може обрати будь-який маршрут слідування в межах України, у тому числі туристичний, а працівники магістралі допоможуть розробити оптимальний маршрут. Вказані подорожі можливі у вихідні,

святкові дні, під час шкільних канікул і в інший зручний для клієнтів період. Південна залізниця також розглядає можливість розробки залізничних туристичних маршрутів.

Тому розвиток залізничного туризму в Україні можна розглядати як перспективну стратегію розвитку як залізничного транспорту в цілому, так і окремого залізничного підприємства.

УДК 656.2

РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ: ВИЗНАЧЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Слагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Стан галузі та різкі зміни економічної ситуації, останнім часом в Україні вимагають чіткої зваженої політики в питаннях реформування галузі залізничного транспорту. Нинішня світова фінансово-економічна криза також негативно впливає на функціонування галузі.

Сучасні тенденції розвитку економік Європи та світу визначають необхідність проведення на залізничному транспорті України технічних, технологічних та економічних удосконалень, які дозволять прискорити інтеграцію транспортної системи та економіки України до європейської економіки, підвищити конкурентоспроможність та ефективність українських залізниць на ринку транспортних послуг всередині країни та зовні.

Тому виникає необхідність створення оптимальної організаційно-правової структури управління, підвищення ефективності діяльності та конкурентоспроможності залізничного транспорту.

При цьому слід розмежувати з одного боку завдання, які потребують високого рівня централізації управління, концентрації матеріальних та фінансових ресурсів та переходу від територіально-функціональної структури управління залізничним транспортом до вертикально-інтегрованої, а з іншого боку завдання, які більш ефективні при децентралізованих організації і управлінні.

До групи основних задач, які потребують централізованої організації та управління слід віднести наступні:

- розвиток вантажних перевезень у міжнародному та транзитних сполученнях;
- розвиток пасажирських перевезень по міжнародних та транзитних маршрутах;
- розвиток швидкісного пасажирського руху;
- забезпечення інноваційного науково-технічного розвитку галузі;
- підвищення інвестиційної привабливості та