

шляхи, вона поєднує Європу з Азією, Північню та Півднем. Проте перспективи інтеграції України у світове господарство і посилення ролі європейської транспортної мережі вимагають високої якості та надійності міжнародних транспортних зв'язків, збереження швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування транспортної системи держави.

Сьогодні у центрі економічної політики держави стоїть питання про подолання економічної кризи та її наслідків, що є основою для забезпечення пріоритетів у галузі соціально – економічного розвитку. У вирішенні цих завдань визначна роль належить транспортній галузі, і в першу чергу – залізничному транспорту.

Функціонування залізничного транспорту здійснюється в умовах суперечностей між його монопольними та конкурентними структурами – з одного боку, конкурентними структурами інших видів транспорту та користувачами транспортних послуг – з іншого. При цьому має бути забезпечена його конкурентоспроможність перш за все на міжнародному ринку транспортних послуг при експортно – імпорнтних та транзитних перевезеннях, а також економічна ефективність функціонування в цілому.

У цьому зв'язку глобальна мета реформування та розвитку залізничного транспорту і утримання його конкурентостійкості на транспортному ринку має виходити із загальнодержавної мети, а саме: забезпечення максимального зростання ефективності конкретних секторів економіки країни протягом заданого терміну при постійному задоволенні потреб населення та держави у транспортних послугах і максимально можливому підвищенні їх якості.

Основними напрямками підвищення конкурентостійкості залізничного транспорту є:

- оновлення основних фондів;
- підвищення рівня технології організації перевізного процесу;
- покращення рівня транспортного сервісу;
- покращення інформаційного забезпечення;
- подолання численних технологічних бар'єрів при переміщенні вантажів через державний та митний кордони України;
- підвищення рівня міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури;
- покращення ступіню використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
- посилення інтеграції транспорту України до європейської та світової транспортної системи;
- підвищення ефективності та прозорості фінансово – економічних механізмів, що

стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту.

УДК 656(477)

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Іванкова І.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Це питання особливо актуальне для транспорту України, тому що саме сьогодні в країні одночасно спостерігаються процеси деіндустріалізації – зменшення частки промислового виробництва за рахунок зростання сфери послуг, інформаційних галузей (столична агломерація, західний регіон); реіндустріалізації – оновлення промислових підприємств традиційних галузей (регіон Донбасу); неоіндустріалізації – зміна виробничих циклів і спеціалізації на основі існуючого науково-технологічного і трудового потенціалу.

Відповідно Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, очікується щорічне зростання попиту на транспортні послуги, у перспективі до 2020 року вантажів – у 1,5-2 рази, пасажирів – у 1,3-1,5 рази.

На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги є:

- недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводиться до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;

- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;

- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;

- відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої ваги набуває роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

УДК 656.821:656.2

ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ СТВОРЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНО – ТРАНСПОРТНО – ПРОМИСЛОВОЇ ГРУПИ УКРАЇНИ (ЗТПГУ)

Кондратюк М.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Економіко-математична модель оцінки загального синергетичного ефекту діяльності ЗТПГУ знаходиться як сума окремих видів синергій, які виникають з відповідних джерел їх формування.

Загальний синергетичний ефект діяльності

ЗТПГУ пропонується розраховувати за формулою:

$$E_{\text{ЗТПГ}} = C_y + C_{\text{пп}} + C_{\text{зп}} + C_{\text{фії}},$$

де $E_{\text{ЗТПГ}}$ – загальний синергетичний ефект діяльності ЗТПГУ;

C_y – синергія управління – виникає на рівні ДХК «Українські залізниці» та здійснюється за рахунок зменшення витрат шляхом оптимізації методів управління завдяки централізації та виключення дублюючих функцій;

$C_{\text{пп}}$ – синергія процесів перевезень виникає на рівні Державного концерну «Інфраструктура залізничного транспорту України» та здійснюється за рахунок збільшення обсягу існуючих видів перевезень від виходу на нові ринки перевезень, а також завдяки можливості впровадженню нових видів перевезень;

$C_{\text{зп}}$ – синергія забезпечення процесів перевезень формується на рівні групи забезпечення залізничних перевезень та здійснюється за рахунок збільшення доходів від виробничої та ремонтної діяльності внаслідок збільшення обсягів робіт та виникненню нових видів співробітництва;

$C_{\text{фії}}$ – фінансово-інвестиційно-інноваційна синергія формується на рівні фінансово-інвестиційно-інноваційної групи та здійснюється за рахунок зниження вартості залучених фінансово-інвестиційних ресурсів і збільшення доходів в результаті впровадження інновацій.

УДК 656.025.4/.6 (1-83)

ПІДТРИМКА ТРАНЗИТНИХ ПОТОКІВ В ПОРТАХ УКРАЇНИ

Котлубай В.О.,

Воркунова О.В., асистент (ОНМУ)

Географічне положення України, розвинена транспортна мережа є основними складовими, що необхідні для розвитку транзитних перевезень через територію України. Однак, інтегрування України в європейську транспортну систему вимагає відповідності міжнародним стандартам технічної, правової, технологічної, організаційної, економічної та інформаційної бази. Ефективність роботи національних транспортних підприємств в інтегрованій транспортній системі безпосередньо залежить від їх конкурентоспроможності.

Причинами того, чому порти України не можуть скористатися своїм транзитним потенціалом, є дефіцит термінальних потужностей та потужностей припортових залізничних станцій; недосконале законодавство. Україна не приєдналася до ряду важливих міжнародних