

За таких умов необхідним є новий підхід щодо визначення плати за інфраструктурні послуги, який базується на виділенні фіксованої та змінної частини тарифу, що дозволить створити умови для конкуренції; веденню обліку та удосконаленню класифікації витрат, який направлений на ефективне ціноутворення; визначення бази розподілення витрат, яка дозволить ефективно визначати собівартість перевезень вантажів, пасажирів.

УДК 338.47:656.2

## ГОЛОВНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ ДЕРЖАВИ

*Саятін О.С., к.т.н., професор (УкрДУЗТ)*

Одним з основних завдань інтеграції, що сьогодні охопило весь євразійський континент є впровадження у повному обсязі так званих "чотирьох свобод", а саме: вільного пересування товарів, послуг, капіталів та людей. Значну роль в ефективності здійснення цих процесів відіграє розвиток транспортної інфраструктури.

Вигідне геополітичне положення України надає великі економічні можливості державі, щодо отримання додатковий економічних вигід в умовах євроінтеграційних процесів, однак і накладає свій відбиток на функціонування всієї мережі транспортних комунікацій держави. Зокрема, це зобов'язує її працювати у злагодженому, синхронному режимі, з більшою відповідальністю щодо дотримання графіків роботи і доставки вантажів до вузлових пунктів, поступово і неухильно змушуватиме всю транспорту мережу працювати в режимі і на рівні функціонування міжнародних транспортних коридорів.

Нажаль сьогодні Україна не може похвалитися високими результатами, рівень техніки, технології та організації інфраструктурного забезпечення, не відповідає європейському. Відповідно ми маємо постійне скорочення рівня транзиту державою скорочення надходжень до бюджету. Це відбувається в той час, коли інші пострадянські держави рухаються по шляху розвитку транзитного потенціалу держави та поступово

оновлюють та удосконалюють транспортну інфраструктуру.

Наприклад, Казахстан на кордоні з Китаєм у серпні 2015 р створив транспортно-логістичний центр «Хоргос», який повинен стати для Китаю новими воротами на Захід. Він побудований за принципом так званого сухого порту, призначеного для перевалки вантажів, що прямують з Китаю в Центральну Азію, Європу і на Близький Схід. Створені технології дозволяють перевантажити вантаж з китайського поїзда на казахська (це необхідно із-за різної ширини колії) всього за 47 хвилин. Державна залізнична компанія Казахстану КТЖ інвестувала в будівництво порту 245 млрд тенге (\$900 млн). Влада провінції Цзянсу, розташованої на східному узбережжі Китаю, виділила на початку 2016 р \$600 млн у створення логістичної та промислової зон в «Хоргосе» (їх будівництво намічено на 2016-2022 рр. відповідно). Таким чином «Хоргос» може стати хабом для регіональної та міжнародної торгівлі. Крім того, активізація руху по цьому маршруту може стимулювати перевезення товарів, які раніше тут не поставлялися, наприклад швидкопсувних продуктів, таких як фрукти і овочі.

Крім того, не втрачає часу й Молдова. Молдавська залізниця (ЗМ) за підтримки керівництва держави має намір стати частиною нового транзитного коридору Іран-ЄС. Відповідний протокол був підписаний керівництвом держпідприємства на нараді в Констанці за участю представників залізничних і морських адміністрацій Грузії, Азербайджану, Румунії і Молдови. Про це повідомляє РЖД-Партнер з посиланням на інформацію ДП "Залізниця Молдови". На зустрічі обговорювалося питання створення коридору Іран - Азербайджан - Грузія - Чорне море - Румунія - Молдова - ЄС.

Особливістю нового коридору є використання морського порту Джурджулешти - єдиної точки виходу Молдови на ринок морських перевезень. Цей молдавський порт, що дислокується в дельті Дунаю, є конкурентом українських дельтових портів - насамперед, розташованого по сусідству Ренійського порту, втрачає завантаження. За підсумками першого кварталу 2016 року вантажообіг Ренійського порту знизився більш ніж на 40%.

ЗМ має намір отримувати вантажі, що надходять водним шляхом, по ділянці коридору,

що з'єднує порти Констанца (Румунія) та Джурджулешти. При цьому буде використовуватися прямий вихід румунського порту в дельту Дунаю (річкові перевалочні потужності). За оцінкою ЗМ, новий коридор за участю Молдови може скоротити час транспортування іранських вантажів в ЄС до 2 тижнів.

Отже, сьогодні в умовах жорсткої міжнародної конкуренції на ринку транспортних перевезень, економічного спаду в державі та наявних можливостях, що надають нам євроінтеграційні процеси, важливо не залишитися осторонь і по-максимуму скористатися наявним транспортним потенціалом та сконцентрувати увагу на розвитку транспортної інфраструктури. Адже розвиток транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції для України:

по-перше, є важливим чинником розширення її політичних, економічних та гуманітарних зв'язків у євроінтеграційному контексті;

по-друге, є тим важелем, за допомогою якого можна підвищити економічну незалежність та національну безпеку, збільшити валютні надходження до бюджету за надані транспортні послуги при транзитних перевезеннях вантажів і пасажирів з Європи в Азію та в зворотному напрямі;

по-третє, розвиток транспортної інфраструктури в напрямках міжнародних транспортних коридорів дасть можливість активніше інтегруватись у європейські та світові господарські структури, інтенсифікувати зовнішньоекономічну діяльність.

чергу – її рухомого складу, відсутність необхідних інвестиційних ресурсів, зниження якості усіх видів залізничних перевезень, недосконала система управління господарською діяльністю галузі. Саме тому після початкового акціонування залізничної галузі та формального створення залізничного публічного акціонерного товариства (ПАТ) найбільш актуальними стають питання корпоративного управління ефективністю діяльності новоствореного ПАТ.

В умовах існуючого, не дуже розвиненого ринку залізничних перевезень України та проведення безперервних трансформацій в фінансовій сфері країни і залізничної галузі корпоративне управління ефективністю діяльності як нововведення для залізничної компанії вимагає ефективного управління її корпоративними фінансовими ресурсами, в першу чергу, ефективного управління власними фінансовими ресурсами корпорації. Проведені дослідження діяльності корпорацій показують, що в багатьох корпораціях, в тому числі і в залізничному ПАТ, структура внутрішніх власних фінансових ресурсів не є оптимальною: в них значна питома вага належить амортизаційним відрахуванням, а менша питома вага – власним фінансовим ресурсам, що формуються за рахунок прибутку корпорації. Тому для збільшення частки фінансових результатів залізничного ПАТ у загальній сумі його внутрішніх власних фінансових ресурсів необхідні певні заходи зі збільшення чистого прибутку, такі, як, наприклад, використання пільгових механізмів оподаткування ПАТ на початку її діяльності тощо.

Однак, слід підкреслити, що збільшення формування власних фінансових ресурсів залізничного ПАТ із внутрішніх джерел за рахунок його корпоративного прибутку у сучасних умовах господарювання не забезпечує суттєвого фінансування оновлення його матеріальної бази. Необхідні суми фінансування майбутніх капітальних вкладень залізничному ПАТ на початку акціонування може забезпечити формування власних фінансових ресурсів із зовнішніх джерел. Але, як правило, це найдорожче за вартістю джерело формування фінансових ресурсів з усіх можливих джерел корпоративного фінансування, тому воно потребує найбільш жорсткого контролю за його формуванням та використанням з боку власників та керівництва ПАТ. Але на даний час

УДК 656.2.078:338.47

## УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПУБЛІЧНОГО АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА

*Сначов М. П., к.т.н., доцент,  
Ломтєва І. М., доцент (ДНУЗТ)*

Ефективність діяльності залізничної галузі України залежить від ряду негативних чинників: падіння обсягів перевезень внаслідок кризового стану економіки країни, значний знос основних засобів залізничної галузі, в першу