

позволяет наращивать их объемы, формировать финансовую модель рентабельного выполнения. Такая модель может позволить регулировать на уровне прогнозирования и планирования использовать инновационные и традиционные технологии выполнения пассажирских перевозок. Не всегда требуется повышение скоростей в диапазоне 160-200 км/ч, чтобы перевести 1200-1500 пассажиров в сутки по определенному направлению. Поэтому используется современная интеграционная логистика пассажирских перевозок, которая позволяет рассматривать как единое целое саму технологию пассажирских перевозок, финансовое их обеспечение (что непосредственно связано с новой схемой формирования тарифов на пассажирские перевозки), соблюдать интерес пассажира к транспортным услугам железной дороги.

Использование логистики железнодорожных пассажирских перевозок позволяет определить потребности пассажиров в перевозках по классу обслуживания, срокам доставки, продолжительности поездки. Логистикой эти параметры увязываются с возможностями транспортных организаций. В противном случае перевозка переходит на другие виды транспорта или к другим перевозчикам. Тогда свои перевозчики проигрывают в конкуренции и терпят разорение на рынке пассажирских перевозок.

УДК 338.47

### ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Овчиннікова В.О., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)*

Ефективність національної економіки, економічне зростання, стійкість розвитку вертикально-інтегрованих систем, територіальних комплексів та зовнішньоекономічної діяльності багато в чому визначається функціонуванням залізничного транспорту. Крім того, розвиток сучасної та конкурентоспроможної транспортно-комунікаційної інфраструктури виступає як один з ключових моментів досягнення високих і стійких темпів економічного зростання та забезпечення економічної безпеки країни. Тобто від успішного функціонування залізничного

транспорту сьогодні залежить розвиток всієї національної економіки, а також конкурентоспроможність та економічна безпека країни.

Сьогодні галузі доводиться функціонувати в умовах нестабільності макросередовища (часті зміни в законодавстві, значне податкове навантаження, зростання цін на паливно-мастильні матеріали, низький рівень державної підтримки галузі та ін.), що призводить до погіршення її техніко-технологічного і фінансово-економічного стану та скорочення кількості перевізників, а також вимагає нових стратегічних методів управління розвитком залізничного транспорту.

Саме тому, враховуючи стратегічну важливість залізничного транспорту в системі національного господарства України, та суттєве ускладнення його техніко-технологічного і фінансово-економічного стану, надзвичайно актуальним є питання визначення методів та способів державного регулювання розвитку галузі.

Основними формами державного регулювання сьогодні є планування та програмування економіки. Планування на макrorівні (макроекономічне планування) — форма управління народним господарством (а отже, форма державного регулювання економіки), що передбачає визначення цілей, розроблення (складання) планів та їх реалізацію (з урахуванням шляхів досягнення) на основі наукового передбачення, що базується на пізнанні економічних законів [1]. Планомірність як категорія виражає більш глибоку сутність, ніж планування, оскільки є безпосередньою формою вияву закону планомірного розвитку, дія якого зумовлена передусім еволюцією технологічного способу виробництва, а планування — лише метод реалізації планомірності. Важливою функцією держави стає розроблення довготермінових (на 5 і більше років) стратегічних програм економічного та соціального розвитку, які, забезпечуючи економічну систему всебічною інформацією, посилюють зворотні зв'язки та сприяють стабільності системи [1].

Так, в Україні в 2010 р сформовано та затверджено Розпорядженням КМУ №2174-р від 20.10.2010р. Транспортну стратегію України на період до 2020 року [2], яка містить лише загальні напрямки розвитку для всіх видів транспорту.

Крім того в Україні діє Постанова Кабінету Міністрів № 1390 від 16.12.2009 р. «Про затвердження Державної цільової програми

реформування залізничного транспорту на 2010 - 2019 роки» [3], в якій вирішуються питання: розмежування господарських функцій і функцій державного управління; утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування; формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності (вантажні перевезення, пасажирські перевезення у приміському та регіональному сполученні, утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури, проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, утримання соціальної сфери); підвищення рівня конкуренції за рахунок гарантування суб'єктам господарювання незалежно від форми власності рівного доступу до ринку надання залізничних послуг у конкурентних, потенційно конкурентних секторах та на суміжному ринку та ін.

Доцільно також виділити діючу Стратегію сталого розвитку "Україна - 2020" №5/2015 від 12.01.2015р [4], де сформовані універсальні та узагальнюючі напрямки розвитку не лише залізничного транспорту, а й інших галузей, що не дозволяють врахувати особливості його функціонування та відповідно визначити дієві напрямки розвитку.

Отже, проведений аналіз існуючих програм державного регулювання дозволяє стверджувати, що в економічній науці сформовано певний арсенал програм, методів і форм регулювання, проте кожен з них стосується лише певної вузької частини передумов та наслідків тих змін, які необхідні сьогодні в процесі забезпечення сталого економічного розвитку залізничного транспорту та всієї держави.

У сучасних умовах потрібна дієва, аргументована, чітка, адекватна поточним та перспективним завданням стратегічного розвитку держави та залізничного транспорту програма, що базувалася б на принципово нових теоретичних засадах забезпечення конкурентоспроможності галузі та держави.

Програма державного управління повинна бути спрямована на визначення найбільш дієвого способу застосування могутності держави у вирішенні проблем та використанні можливостей стратегічного розвитку не лише залізничного транспорту, а й всієї держави. Для її реалізації необхідний не гіпотетичний (імовірнісний), а абсолютно точний

науково обґрунтований прогноз, що дозволяє оцінити причину проблеми, що виникла, або наявність невикористаної можливості, що існує, її характер, наявні та майбутні стратегічні ресурси, вибрати адекватні механізми і способи державного стратегічного управління колективною поведінкою і взаємодією людей у сьогоденні з розрахунком на далеке майбутнє.

Саме тому, для визначення ефективних напрямків державної програми стратегічного розвитку залізничного транспорту слід звернути увагу не лише на вирішення проблем функціонування та використання можливостей розвитку в межах держави, як наголошується в працях В.Л. Диканя, М.В. Корінь, Н.В. Якименко, І.В. Токмакової, Б.Я. Остапука [5-8], необхідно також обов'язково звернути увагу на можливість, що надає глобальне оточення та подоланні проблем, які стоять на шляху їх використання.

Основні можливості глобального оточення залізничного транспорту, пов'язані з тим, що Україна - транзитна держава, її географічне положення на євразійському просторі є унікальним, а потужний транспортний комплекс дозволяє забезпечувати зростаючі сьгодні транспортні потоки вантажів у напрямках Європа-Азія і Балтика-Чорне море.

Однак, обсяги транзитних вантажів, за даними Держкомстату за останні роки істотно скоротилися, не стане винятком і поточний рік. Спад транзитних вантажопотоків далі відбувається на фоні збереження або несуттєвого зростання загальних обсягів перевезень в залізничній і портовій галузях. Це говорить про те, що такі показники не варто списувати на кризові тенденції економіки держави в цілому. Зараз вони швидше можуть тільки стримувати зростання української економіки, ніж пояснити такий серйозний спад у перевезеннях.

Велика кількість зовнішніх та внутрішніх факторів впливають на даний перебіг подій. Виявити та визначити їх вплив є головною необхідністю при розробці дієвих державних програм стратегічного розвитку залізничного транспорту України.

В першу чергу, для пошуку причин зниження транзитних потоків через Україну необхідно досліджувати коридори транспортування вантажів по різних маршрутах використовуючи при цьому основні критерії, які безпосередньо впливають на обсяг транзиту (час, вартість, надійність та безпека вантажу) і виявити вузькі місця, які негативно позначаються на транзитні потоки. Відповідно, це дозволить визначити, які маршрути є більш привабливими, а які - навпаки і в чому полягають причини цього

та розробити заходи з подолання їх.

Наступним основним чинником, що впливає на розмір транзиту в Україні, є недосконалість процедури проходження кордону. Україна, як і будь-яка інша країна, потребує подальшої розробки та впровадження прозорих процедур, оскільки це є одним з головних факторів, що впливають на рішення вантажовласників. Вони повинні мати чітке уявлення, які документи потрібні на кордоні, як виглядає процедура, і скільки це буде коштувати. Все це впливає на привабливість України як транзитера.

Тим не менш, Україна виглядає не так вже погано в цьому відношенні, але все ж потребує поліпшення, щоб досягти таких результатів, як Західна Європа. Набагато гірші справи з цим питанням в Середній Азії, тому Україні необхідно користуватися даними перевагою для залучення транзитних вантажів.

Проте слід розглядати й інші фактори, для визначення причин зниження обсягу транзиту. Одним із головних напрямків пошуку забезпечення ефективного використання транзитного потенціалу України є розгляд держави як складової частини окремо взятого транспортного коридору, тобто розвиток транзитного потенціалу на пряму залежить від країн, що є партнерами нашої держави по певному транспортному коридору.

Так, наприклад, Україна є частиною коридору TRACECA, що включає в себе близько 12 країн. Це є однією з причин її більш низької привабливості, яка витікає з відсутності гармонізованого документообігу і процедур на деяких пунктах перетину кордонів. Адаже для того, щоб перевезти вантаж, потрібно неодноразово перетинати кордон і переплисти через два моря - Чорне і Каспійське. Всі ці фактори змушують компанії сумніватися в доцільності використання цього шляху для перевезення товарів між Європою і Китаєм. Якщо ж відправляти вантаж через Росію, то в цьому випадку потрібно буде перетнути кордон лише в декількох місцях - самої Росії, Білорусії і Казахстані, - які вже працюють над уніфікацією своїх процедур, і це значно спрощує транзит. Зараз TRACECA робить все можливе зі свого боку для уніфікації процедур, оскільки Україна в разі співпраці з усіма партнерами, такими як ЄС, Росія і Кавказ, могла б бути ідеальним транзитером.

Також якщо виконати оцінку трьох різних варіантів маршруту транзиту (перший з них проходить територією Білорусії, Російської Федерації та Казахстану; другий лежить через

Україну, Грузію, Азербайджан, Узбекистан, Киргизстан; третій шлях передбачає транспортування вантажів через такі країни, як Туреччина, Іран, Туркменістан, Таджикистан, Киргизстан), то найбільш привабливим для транзиту, за розрахунками головного транспортного експерта проекту TRACECA IDEA, буде перший варіант, який дозволяє вантажовласникам скорочувати витрати і економити час. Інші ж програють йому за всіма показниками. В основному це викликано затримкою на прикордонних пунктах пропуску і недостатньо прозорими процедурами. Таким чином, використання транзитного потенціалу України більшою мірою залежить і від держав-партнерів по транспортному коридору.

Отже, підсумовуючи все вищесказане, слід зазначити, що державна програма стратегічного розвитку повинна враховувати напрямки вирішення проблем функціонування та використання можливостей розвитку залізничного транспорту на макрорівні, а також напрямки та способи використання можливостей, що надає глобальне оточення та шляхи подолання проблем, які заважають їх використанню. Дана державна програма повинна стати відповідним пунктом для розробки в подальшому програм підтримки та розвитку стратегічних об'єднань за участю залізничного транспорту України, як на мікро-, макро- та глобальному рівні з метою досягнення глобальної загальнодержавної мети - забезпеченні ефективності інноваційного розвитку залізничного транспорту, промисловості, а, відповідно, і всієї держави.

### Список використаних джерел

1 Мочерний С.В. Економічна теорія: підручник / С. В. Мочерний. — 4-те вид., стереотип. — К.: ВЦ «Академія», 2009. — 640 с.

2 Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року – Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. №2174-р [Електронний ресурс] - Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

3 Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 - 2019 роки - Постанова Кабінету Міністрів від 16.12.2009р. № 1390 [Електронний ресурс] - Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KP09139-0.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP09139-0.html)

4 Про Стратегію сталого розвитку "Україна - 2020" - Указ Президента України від 12.01.2015р № 5/2015 [Електронний ресурс] - Режим доступу :

<http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

5 Дикань В. Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В. Л. Дикань, М. В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2012. — №38. — С. 156 — 162.

6 Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. — № 30. — 2010. — С. 11—16.

7 Токмакова І. В. Види стратегічних партнерств за участю залізничного транспорту / І. В. Токмакова // Тенденції економічного розвитку України в умовах нестабільності : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 29 — 30 травня 2015 р.) : у 2 ч. — К. : ГО «Київський економічний науковий центр», 2015. — Ч. 1. — С. 40 — 43.

8 Остапюк Б. Я. Особливості формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку в Україні за пріоритетною участю залізничного транспорту / Б. Я. Остапюк // Вісник Хмельницького національного університету. — Серія : Економічні науки. — 2014. — № 6. — Т.1. — С. 263—268.

УДК 656.6:339.165.4

### ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ БАЛКЕРНОГО СЕГМЕНТУ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

*Онїщенко В.В., аспірант (ДонГУУ)*

Дослідженню ролі та значення транспортної інфраструктури для економічного розвитку держави присвятили свої роботи багато авторів. Наприклад, Макаренко М. розглянуто особливості функціонування транспортної інфраструктури в Україні, Сотниченко Л. проведено систематизацію зарубіжних тенденцій в розвитку транспортної інфраструктури [1, 2]. Але особливої уваги слід було б приділити проблемам торговельного судноплавства, котре повинне враховувати особливості окремих морських зон і динаміку міжрегіональної торгівлі.

Системний підхід до опису ринку морської торгівлі передбачає ідентифікацію його структури. Ринок морських транспортних послуг - це сукупність фрахтового ринку, ринку портових послуг, ринку морських посередників і ринку допоміжного сервісу.

Локальний фрахтовий ринок можна визначити як сферу обігу транспортних послуг на перевезення певних видів вантажу, судами, які володіють певними характеристиками. Розмір тоннажу, також як і спеціалізація тоннажу, використовується для виділення локальних фрахтових ринків.

На збільшення транспортної роботи морського флоту впливає зростання середньої відстані морських перевезень багатьох видів вантажів за умови більш активного залучення в міжнародний товарообмін віддалених країн і територій. Збільшення обсягів міжнародної морської торгівлі у напрямку Східної Азії викликало у цьому регіоні найпотужніший полюс тяжіння вантажопотоків і судноплавної активності. В цілому на розвинені країни з ринковою економікою у 2010 р. припадало 34% світового обсягу відправлення вантажів морем і 43% — прибуття, на азіатські країни — 40% відправлених та 55% — розвантажених.

На початок 2012 р. 30 країн контролювали 94% тоннажу. Судноплавні компанії чотирьох країн — Японії (15,76% тоннажу), Греції (16,17% тоннажу), Німеччини (9,17% тоннажу) та Китаю (8,63% тоннажу) — контролюють 50% світового тоннажу (що вимірюється в dwt). На 01.01.2012 р. світовий торговельний флот склав 48197 од. і 1,46 млрд т dwt і 15,3 млн TEU. За кількістю суден танкери складають 26,8%, балкери — 19,5%, контейнеровози — 10,4%, судна для перевезення генеральних вантажів — 34,9%. За дедвейтом танкери становлять 37,4%, балкери — 41,4%, контейнеровози — 13,5%, судна для перевезення генеральних вантажів — 7,2%. Середній вік танкера становив 14,5 року, балкерів — 12,4 року, контейнеровозів — 10,4 року, суден для перевезення генеральних вантажів — 21,22 року [3-4].

Найбільшими судами, що використовуються в даний час для морських перевезень, є балкери класу "валімакс", які належать бразильському залізничному концерну "Вали" і експлуатуються ним. У квітні 2013 року в експлуатацію було здано найостанніше судно цієї серії "Вали Корея" дедвейтом 402 303 тонни. Зараз концерн "Вали" створює перевалочні вузлові центри в Малайзії і на Філіппінах, оскільки цим судам, які спочатку будувалися з прицілом на китайські порти, які не дозволяється