

Отже без виваженого та ефективного використання регіонально відмінних переваг та можливостей розвитку, неможливе досягнення Україною високої динаміки суспільно-економічного розвитку та включення в процес розбудови конкурентного середовища.

Висновки. Враховуючи вище викладене можна визначити наступні напрямки підвищення ефективності роботи залізничного транспорту регіону з урахуванням територіальних і галузевих інтересів:

- необхідний комплексний підхід до розвитку залізничного транспорту в регіоні, його матеріально-технічної бази для поліпшення транспортного обслуговування підприємств господарського комплексу;
- створення резерву пропускну і провізної можливостей;
- слід також поліпшити організацію перевізного процесу в регіоні і управління ним для підвищення якості обслуговування споживачів;
- забезпечити тісну взаємодію роботи усіх видів транспорту і її координацію у діяльності галузей господарства.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л., Бойко Д.И. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразования в системе управления отраслью) // Бизнес Информ. – 2000. - № 11-12. – С.48-50.

2. Дикань В.Л., Дейнека О.Г. Позднякова Л.О. Концепція регіонального розвитку транспорту // Тези науково-практичної конференції «Адміністративне реформування на рівні територіальних органів влади». – Х.: УАДУ, 2001.

3. Макаренко М. Основні проблеми реструктуризації залізниць України/ М. Макаренко // Економіст. - 2003. - № 2. - С.46-49.

4. Момот А. Железнодорожный транспорт в процессе европейской интеграции : Железнодорожная отрасль независимой Украины. Развитие // Весь транспорт. - 2003. - № 1. - С. 26-35

5. Оптимізація управлінських структур // Залізничний транспорт України. – 2003. - №1. – С.42.

6. Стратегії економічного і соціального розвитку України “Шляхом європейської інтеграції” на 2004-2015 роки, затвердженої Указом Президента України від 28 квітня 2004 року № 493

7. Державна стратегія регіонального розвитку України 2004-2015

8. Концепція розвитку транспортно-дорожного комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року

9. Концепція Державної Програми реформування залізничного транспорту: Затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. за № 651-р // Офіц. Вісник України. – 2007. - № 1. – с. 250.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 338.47:656.2(477)

ШЛЯХИ ПІДТРИМКИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ КРИЗИ

Каличева Н.Є., здобувач (УкрДАЗТ)

У статті визначені основні напрямки роботи вітчизняної транспортної системи, а саме залізничного транспорту, в умовах кризи, та запропоновано деякі шляхи підтримки галузі.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Швидкі темпи міжнародної торгівлі, які спостерігалися на протязі останніх років, активізували ринок послуг по перевезенню вантажів всіма видами транспорту.

Але, в умовах кризи, динаміка міжнародної торгівлі знизилась, що відразу відобразилося на транспортній системі України, - значно зменшились темпи імпорту.

Криза ж основних вітчизняних вантажовідправників (сировина та продукція гірничо-металургійної, хімічної та будівельної промисловості) призвела до зменшення обсягів експорту у транзитному сполученні та зниження об'ємів перевезень вантажів у межах держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналізом проблем транзиту України та перспективами розвитку міжнародних транспортних коридорів займаються провідні науковці. Серед них варто відзначити С. Пірожкова, Д. Прейгера, І. Мальярчука. У своїх роботах вони відзначають, що для розвитку вітчизняної транспортної системи необхідно створити транспортну інфраструктуру з основним джерелом фінансування – державою [1]. Але цих коштів не достатньо для розвитку транспортного сектору, особливо у регіонах, на рівні відповідному європейським стандартам.

В.Л. Дикань визначає пріоритетні напрямки вирішення першочергових задач транспортно-дорожнього комплексу України, шляхом впровадження мережі інтермодальних перевезень [2].

А.А. Бакаєв та ін. характеризують сучасний стан міжнародних транспортних коридорів, але не наводять напрямки подальшого їх розвитку [3].

Значний внесок у питання реформування залізничної галузі внесли Г.Д. Ейтутіс [4] та В.В. Козак, Ю.С. Бараш та ін. [5], шляхом обґрунтування доцільності та механізму проведення реформ на залізничному транспорті.

Криза змінила пріоритетні напрямки розвитку економіки, змусила задуматися над новими методами господарювання. У національній економіці відчувається значний спад виробництва - до 80% українських компаній відчули вплив економічної кризи. Вітчизняна транспортна система – не виняток, адже зменшення обсягів виробництва негативно впливають на роботу транспорту.

Формування цілей статті. Виходячи з вище вказаного, метою статті є - визначення основних напрямків роботи національного транспортно-дорожнього комплексу, зокрема залізничного транспорту, в умовах кризи, та запропонування деяких шляхів підтримки галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Незважаючи на кризу, яка негативно позначилась на функціонуванні всієї економічної системи України (рис. 1), 2008 рік для залізничного транспорту закінчився позитивними показниками діяльності. Це перш за все пов'язано з ефективною роботою залізниць у першому півріччі 2008 р.

Однак значне зниження обсягів відправлення вантажів у останньому кварталі 2008 року, різке коливання курсів валют, значне підвищення оптових цін у промисловості призвело до підвищення витрат залізничного транспорту від звичайної діяльності. В наслідок цього національні залізниці у минулому році зазнали збитків приблизно на 0,8 млрд. грн. Також неварто забувати про збитки від пасажирських перевезень, адже за 2008 рік їх рівень склав 4,3 млн. грн [6].

Галузі, які найбільш сильно відчували вплив економічної кризи

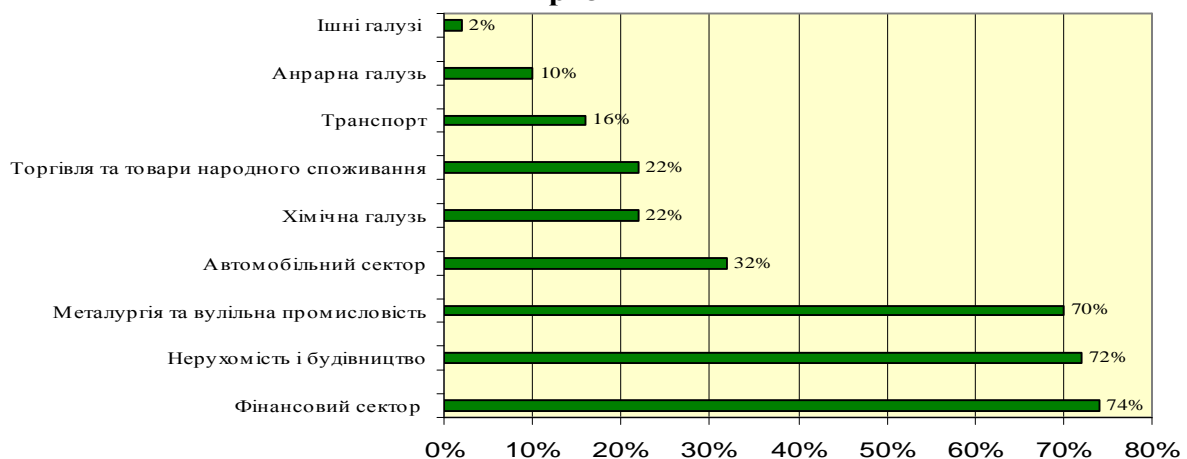


Рисунок 1 - Галузі, які найбільш сильно відчували вплив економічної кризи [7]

Головним завданням на 2009 рік все збереження кадрового, технічного та українські залізниці ставлять перед собою перш за технологічного потенціалу галузі.

У зв'язку з тим, що основні вантажовідправники залізниць зараз перебувають не в найкращому економічному становищі, забезпечувати ріст вантажообігу потрібно за рахунок розширення номенклатури вантажів, запровадження нових напрямків і технологій перевезень.

Для забезпечення перевезень, найголовнішим залишається збільшення пропускних можливостей залізниць та придбання рухомого складу у вітчизняних виробників, що, у свою чергу, сприятиме розвитку цієї галузі та допоможе їй «вижити» у умовах кризи.

Збільшити вантажопотік залізницям допоможе співпраця із вантажовиробниками, за рахунок надання більш якісних послуг, та залучення до роботи вантажовиробників, які користуються іншими видами транспорту. Сьогодні залізниці вивчають потреби цих перевізників, щоб запропонувати послуги, які б відповідали їх вимогам.

«Укрзалізниця» має намір відновити комбіновані перевезення, для забезпечення постачання вантажів «від дверей до дверей» [2]. Залізничники України хочуть у цих перевезеннях співпрацювати з Росією, Польщею, Румунією, Угорщиною, Чехією та ін. країнами близького та дальнього зарубіжжя. А рішення з транспортної політики допоможуть успішно організувати комбіновані перевезення, це:

- розробка закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення»;
- спрощення та прискорення митних процедур перетину кордонів.

Світова економічна криза характеризується сповільненням глобалізаційних процесів і скороченням об'ємів перевезень на найближчі 5-10 років. Чекати виходу з кризи в найближчий час неварто. Багато чого в даній ситуації буде залежати від стабілізації фінансової системи: підвищення довіри до банків, збільшення об'ємів кредитування і покращення їх умов. Інша складова виходу перевізників з кризи – переорієнтація на обслуговування транзиту до азійських країн, використання потенціалу міжнародних транспортних коридорів (МТК) і застосування нових сучасних технологій.

Адже організація і здійснення перевезень транзитних вантажів добре вписуються у геополітичні цілі будь-якої держави з вигідним географічним положенням між важливими товарними ринками.

Транзит дозволяє ефективно використовувати резерви провізних можливостей національної транспортної системи, стимулює її вдосконалення, наприклад, активізується розвиток машинобудування та інших галузей, що його забезпечують.

Існуюче завантаження МТК показує, що в основному транспортна мережа має резерв пропускних спроможностей. Варто визначити і усунути у вітчизняній транспортній системі «вузькі місця», що можуть стримувати просування міжнародних вантажопотоків країною.

Організація транспортних коридорів повинна базуватись на :

- врахуванні їх місця та значення у територіальній структурі країни та її регіонів;
- врахуванні паралельності автомобільних доріг та залізниць;
- виконанні комплексу науково-практичних розробок по створенню нормативно-правової бази;
- впровадженні прогресивних технологій;
- формуванні єдиної гнучкої інфраструктури управління міжнародними перевезеннями;
- пошуку іноземних та вітчизняних інвесторів, для забезпечення транспортних коридорів необхідним сервісом, зв'язком і т.д.

Залізницям України для злагодженої роботи у МТК варто приділити увагу розробці прогресивних єдиних технологічних процесів роботи та багатосторонніх договорів, котрі дозволили б зменшити простой вагонів, встановили відповідальність сторін за виконання злагоджених об'ємів і термінів обробки вантажів.

Висновки. Українські залізниці грають важливу роль у транзитному забезпеченні країни, одночасно вносять значний вклад у формування міжнародних транспортних коридорів.

Для гармонійного розвитку залізничного транспорту в умовах кризи необхідно реформування синхронізувати з інвестиційним розвитком та модернізацією виробничої бази. Розробка державних програм повинна враховувати розвиток виробничих сил у регіонах, взявши за основу розширення мережі залізниць у міжнародних транспортних коридорах.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 С. Пірожков, Д. Прейгер, І. Малярчук Проблеми реалізації транспортного потенціалу у контексті розширення ЄС і формування ЄСР. // Економіка України. – 2005. - №3. - С. 4-19.
- 2 В.Л. Дикань. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграція в міжнародну транспортну систему // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ. – 2008. - № 24. - С. 11-13
- 3 А.А. Бакаев, С.И. Пірожков, В.Л. Ревенко, Ю.А.Кутах. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование. В 2-х т. – К.: КУЭТ. – 2003. – 1 т. – 518 с, 2 т. – 624 с.

4 Г.Д. Ейтутіс Оптимізація основної діяльності при реформуванні залізниць // Економіка. – 2007. - №5. – С. 38-39.

5 В.В. Корнієнко, В.В. Козак, Г.М. Легенький, А.Д. Лашко, О.М. Пшінько, Ю.С. Бараш Особливості структурної реформи

залізничного транспорту України // Залізничний транспорт України. - 2007. - №5. – С. 3-9.

6 <http://www.uz.gov.ua>

7

<http://www.epravda.com.ua/publications/491339162b3fe/>

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК: 658.23:656.2

ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ХОЛДИНГОВОЇ КОМПАНІЇ ЯК ЗАСІБ СТВОРЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

Кондратюк М.В., аспірант (УкрДАЗТ)

В статті досліджуються проблеми розробки і впровадження нових організаційно-правових форм управління залізничним транспортом України. Обґрунтована необхідність створення Державної холдингової компанії „ Українські залізниці “, розглянуто її складові елементи.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні і зовнішні транспортно-економічні зв'язки. Його стабільне та ефективне функціонування є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності країни, поліпшення умов та рівня життя населення.

На даний час залізниці працюють рентабельно і в основному забезпечують потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Однак стан їх виробничо-технічної бази і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим вимогам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг і вже найближчим часом стримуватимуть подальший соціально-економічний розвиток країни [1-2].

Таким чином виникає питання: чи будуть впроваджуватися в діяльність залізничного транспорту України нові ефективні моделі його управління, які отримали розвиток у розвинутих країнах, чи будуть створюватись знов моделі управління, що базуються на безвідповідальності та розкраданні державної власності?

Спроби пошуку в українській та закордонній галузевій практиці корисних і практичних методів побудови ефективної моделі управління, у зв'язку з недостатнім обліком особливостей вітчизняної економіки, а також особливостей залізничної галузі нашої країни, що виражаються в складній структурі взаємостосунків господарюючих суб'єктів, відносин власності, державного регулювання, територіальних масштабів і діючого недосконалого законодавства не принесли бажаного результату.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Вивченням широкого комплексу питань створення ефективної моделі управління залізничним транспортом України здійснювалось в працях вітчизняних науковців, таких як Данько М.І., Дикань В.Л., Каграманян А.О., Кулаєв Ю.Ф., Бутько Т.В., Котенко А.М., Кушнірчук В.Г., Мостовий В.І., Петров В.І. [2-5]

Аналіз моделей управління залізничним транспортом, які пропонують такі автори як Бараш Ю.С., Мукмінова Т.М., Сай В.М., доводить орієнтацію на приватизацію і залучення на цій основі інвестицій. Проти вирішення задачі забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України потребує розробки нової організаційної структури галузі що