

З.В. Герасимчук, І.М. Вахович. – Луцьк : Вид-во ЛДТУ, 2002. – 248 с.

3. Нижник Н.Р. Державне управління в регіонах України [Текст]/ Н.Р. Нижник // Вісник Української Академії державного управління при Президенті України : наук. журнал. – 2001. – № 2. – С. 425-434.

4. Миронова Т.Л. Социально-экономическое развитие региона: диагностика и территориальное планирование: [Текст] монографія / Т.Л. Миронова. – Симферополь : Изд-во КРП "Крымучпедгиз", 2008. – 460 с.

5. Генціяж Я. Інституційні механізми регіонального розвитку України: шлях до

майбутнього [Текст]/ Я. Генціяж, М. Гнидюк // Збірник наукових праць УАДУ. – К. : Вид-во УАДУ, 2002. – Вип. 2, ч. 1. – С. 66-73.

6. Саєнко Г.В. На шляху до сталого розвитку економіки: господарський механізм взаємодії [Текст]/ Г.В. Саєнко, О.О. Папаїка. – Донецьк : Вид-во ДонДУЕТ ім. Туган-Барановського, 2005. – 928 с.

7. Райзберг Б.А. Современный экономический словарь. / Райзберг Б.А., Лозовской Л.М., Стародубцева Е.Б. 5-е издан. перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 495с.

**Анотація.** В статті обозначены основы концепции обеспечения устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта, предложен механизм обеспечения.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, устойчивый социально-экономическое развитие, механизм обеспечения.

**Summary.** In article bases of the concept of ensuring sustainable social and economic development of railway transport are designated, the providing mechanism is offered.

**Keywords:** railway transport, steady social and economic development, providing mechanism.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.*

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 339.565:656.2

### СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ТРАНЗИТНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ УКРАЇНИ

*Зубенко В.О., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)*

*Обґрунтовано необхідність використання стратегічного управління для розвитку транзитного потенціалу України.*

**Ключові слова:** транзитний потенціал, стратегічне управління, міжнародний транспортний коридор.

**Постановка проблеми.** Процеси глобалізації, зміни традиційних світових господарських зв'язків ставлять перед Україною завдання раціонального використання потенціалу свого унікального економіко-географічного положення, а ефективна реалізація транзитного потенціалу країни дозволить отримати економічний ефект від участі в міжнародних транспортних перевезеннях.

Однак, нестабільність зовнішнього середовища та загострення проблем у внутрішньому середовищі ускладнюють процес ефективного функціонування і розвитку транзитного потенціалу України, що викликає необхідність стратегічного управління ним.

**Аналіз досліджень та публікацій.** На сьогодні тема дослідження теоретичних основ розвитку та управління транспортно-транзитним потенціалом України досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством:

В.Л.Диканя [1], О. Чернеги, В. Белозубенко, А. Расторгуєва [2], С. Пирожкова, Д. Прейгера, І. Малярчука [3], Т. Блудової [4], Є. Жукова [5], М. Макаренко, М. Цветова [6] та ін.

Підходи щодо розвитку транзитного потенціалу України представлені і в існуючих програмних документах: Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 року [7], Комплексна програма затвердження України як транзитної держави в 2002-2010 роках [8] та ін.

Аналіз теоретичних напрацювань з даної проблематики свідчить про високу зацікавленість вчених, особливу увагу приділено питанням: сучасний стан транзитного потенціалу України, проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури, формування транзитної привабливості країни. Разом з тим явно необхідні нові пропозиції, що дозволять добитися високих економічних результатів.

**Мета статті.** Тому, метою статті є обґрунтування необхідності використання стратегічного управління для розвитку транзитного потенціалу України.

**Основний матеріал.** Питання реалізації і розвитку транзитного потенціалу України заслуговують особливої уваги. Україна - транзитна держава, її географічне положення на євразійському просторі є унікальним, а потужний транспортний комплекс дозволяє забезпечувати зростаючі сьогодні 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. За перше півріччя 2012 року Україна має зменшення транзитних вантажів на морських причалах на 20,5% (20,1 млн. тон) і по залізниці - на 12,9% (22,4 млн тон) [9].

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 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 стратегій розвитку транзитного потенціалу 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.

Однак 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 розвитку транзитного потенціалу напрямку 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. Адже 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 Білорусі, 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.

**Висновок.** Україна володіє величезним транзитним потенціалом, який розкривається

повною мірою у разі правильного використання і розуміння впливу його розвитку.

Для цього в Україні незабаром повинна з'явитися чітка позиція щодо транзитної стратегії. Це непросте завдання, що вимагає стратегічного управління і чималих зусиль, а також здатність прогнозувати вплив різних сценаріїв.

Тільки постійний моніторинг всіх зовнішніх і внутрішніх факторів, що безпосередньо впливають на транзитний потенціал держави, і побудова на цій основі стратегій, а також їх коригування у разі необхідності дозволить Україні досягти високих результатів у реалізації транзитного потенціалу.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграція в міжнародну транспорту систему / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2008 - № 24. – С.11-19.

2. Чернега О.Б. Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины /О.Б. Чернега, В.С. Белозубенко, А.С. Расторгуев// Вісник Хмельницького національного університету. Сер.: Економ. науки. Т. 3. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – №3. – С. 101-106.

*Аннотація.* Обоснована необхідність використання стратегічного управління для розвитку транзитного потенціалу України.

*Ключевые слова:* транзитный потенциал, стратегическое управление, международный транспортный коридор.

*Summary.* The necessity of strategic management for the development of transit potential of Ukraine.

*Keywords:* transit potential, strategic management, international transport corridor.

3. Пирожков С. Проблемы реализации транзитного потенциала Украины в контексте расширения ЕС и формирования ЕЭП /С. Пирожков, Д. Прейгер, И. Малярчук // Экономика Украины. – 2005. – №3. – С. 4-19.

4. Блудова Т. Глобализация транспортной системы и понятие «транзитный потенциал страны» /Т. Блудова// Экономика Украины. – 2006. – №10. – С. 73-78.

5. Жуков Е. Концептуальные научные основы государственной транспортной политики /Е. Жуков// Международная экономика. – 2006. – №1. – С. 66-76.

6. Макаренко М. Транспортный сектор экономики Украины: тенденции та проблеми розвитку /М. Макаренко, М. Цветов// Економіст. – 2007. – №6. – С. 24-27.

7. Концепція розвитку транспортно-дорожного комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року //Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України //www.mtu.ua.

8. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках //Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України // www.mtu.ua.

9. Гребенюк Е. Транзиту все хуже: куда уходят грузы / Офіційний сайт центру транспортних стратегій // <http://cfts.org.ua>

*Рецензент* к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

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

УДК 331.101

## УДОСКОНАЛЕННЯ МОТИВАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Калініченко Л.Л., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)*

*Уточнено завдання мотивації персоналу підприємств залізничного транспорту в умовах реформування та внесено пропозиції щодо формування системи мотивації персоналу підприємств.*

*Ключові слова:* мотивація, персонал, імідж, людський капітал, оцінка.

*Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.* Мотивація праці займає центральне місце в управлінні персоналом. При цьому актуальність вивчення системи мотивації на підприємствах залізничного транспорту обґрунтована не тільки

величезним числом зайнятих. Перед нами унікальний в сучасній вітчизняній історії приклад побудови в такій крупній організації системи мотивації фактично наново, що пов'язано з реформування галузі та переходом до ринкових методів господарювання. Також, відкривається