

УДК 656 (477)

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

*Токмакова И.В., к.э.н., доцент,
Костюк Ж.С., студентка (УкрГАЗТ)*

В статті розглядаються питання забезпечення узгодженої роботи всіх видів транспорту, проблеми на шляху розвитку єдиної транспортної системи України.

Ключові слова: єдина транспортна система, транспорт, взаємодія.

Постановка проблеми: На сучасному етапі розвитку транспорт структурує ринкову економіку, формує єдине економічне простір, являється інструментом інтеграції національної економіки в систему міжнародних зв'язків, що дозволяє розглядати транспорт як найважливіший фактор економічного зростання, створення конкурентних переваг для національної економіки.

Однак, в сучасне час транспорт України і його складова частина – транспортна інфраструктура – не виконують тих функцій, які названі вище. Головною проблемою є відсутність, по суті, єдиної транспортної системи в країні, адекватної потребам ринкової економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розв'язанню проблем єдиної транспортної системи України присвячені дослідження наукової школи Диканя В.Л., представлені в роботах по забезпеченню конкурентоспроможності транспорту [1-2], розвитку міжнародних транспортних коридорів [3-8], формуванню транспортно-логістических комплексів [9].

Шляхи забезпечення стабільної роботи національної транспортної системи як єдиного комплексу розглядають Ковалев Д.І. [10], Шинкаренко В.Г. [11] і др.

Виділення нерешених частин загальної проблеми. Однак актуальність розвитку єдиної транспортної системи України в сучасних умовах вимагає розробки заходів, направлених на оптимальне взаємодія всіх видів транспорту і підвищення ефективності економіки країни.

Ціль статті: виявлення проблем розвитку єдиної транспортної системи України і шляхів їх розв'язання.

Изложение основного материала. Транспорт – це найбільша і важлива галузь національного господарства, величезна сфера застосування людської праці, найбільша область застосування найновіших результатів науки і

технологій, величезна динамічна система, де необхідно найбільше взаємодія частин і підрозділів. Всі види транспорту складають єдину транспортну систему країни.

В сучасне час основна маса вантажних і пасажирських перевезень здійснюються з участю двох і більше видів транспорту. Так, 80% вантажів, перевозимих залізничним транспортом, зарождається і погашається на під'їзних шляхах, т.є. на промисловому транспорті. Приблизно 90% вантажів, прибуваючих в морські порти, передаються на залізничний транспорт. Оскільки 50% вантажів річкового транспорту поступає також на залізничні дороги. Велика частка нафтовантажів передається по трубопроводах (через бази) на залізничний, морський, річковий і автомобільний види транспорту. Автомобільний транспорт практично взаємодіє з усіма видами транспорту. Особливо велика частка участя автомобільного транспорту в пасажирських перевезеннях, здійснюваних усіма іншими видами транспорту. Однак умови для взаємодія різних видів транспорту не можна вважати оптимальними. І хоча проведена велика робота по налагодженню взаємодія різних видів транспорту в вузлах і отримано відомий прогрес, проблема взаємодія залишається актуальною. В сучасне час во багатьох випадках перехід вантажних і пасажирських потоків з одного виду транспорту на інший супроводжується значними витратами живої праці, фінансових засобів і часу, що збільшує вартість перевезення, збільшує терміни доставки вантажів і пасажирів, збільшує оборот рухомих засобів і зменшує цінність національного багатства країни.

Під єдиною транспортною системою країни слід розуміти комплекс різних видів транспорту, що знаходяться в взаємодії і взаємозалежності, що доповнюють один одного, розвиваються по єдиному плану, забезпечуючи ефективне використання кожного виду.

Формирование и функционирование единой транспортной системы страны, требуют создания экономических, технических, технологических, организационных и правовых основ, которые должны обеспечить:

- координированную деятельность всех видов транспорта по изучению и удовлетворению потребностей народного хозяйства страны;
- комплексный подход к планированию перевозок и рациональному распределению объемов перевозок между различными видами транспорта, обеспечивающему народнохозяйственный эффект в целом;
- комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание грузовладельцев на основе использования прогрессивных технологий перевозки грузов в период всего процесса независимо от того, сколько видов транспорта задействовано при этом;
- определение сфер эффективного использования конкретных видов транспорта в зависимости от рода груза и специфических условий его транспортирования; широкое использование экономико-математических методов и ПЭВМ для управления транспортной отраслью, выбора рациональных путей грузопотоков и схем перевозок;
- внедрение современных технологий и организационных форм взаимодействия различных видов транспорта на всем пути движения грузов от мест производства до мест потребления;
- унификацию и широкое внедрение прогрессивных технических средств, способов перевозок и переработки грузов на всем пути товародвижения: контейнеров, поддонов, пакетирования грузов, наборов механизмов и средств механизации и т. д., позволяющих обрабатывать грузы без расформирования пакетов, грузовых мест; обеспечение четкого взаимодействия различных видов транспорта при переходе грузов с одного вида транспорта на другой в транспортных узлах;
- согласованное развитие пропускной и провозной способности, транспортной системы для создания условий непрерывности перевозочного процесса;
- разработку на единой экономической основе тарифной системы, обеспечивающей экономическую привлекательность всех видов транспорта с целью максимального использования их возможностей;
- формирование унифицированных условий и правил перевозок грузов, выработку единого Кодекса транспорта страны.

Достижение всех вышеперечисленных целей требует взаимодействия различных видов транспорта, которое заключается в слаженности и согласованности операций на разных видах

транспорта, участвующих в общем перевозочном процессе грузов и пассажиров. Анализ практики и исследования перевозочного процесса показывают, что взаимодействие различных видов транспорта зависит от многих условий экономического, технического, технологического, организационного и управленческого характера.

В экономическом аспекте важным условием обеспечения взаимодействия является идентичность планов перевозок грузов смешанного сообщения, направляемых для исполнения всем подразделениям соответствующих видов транспорта. Перспективные и особенно годовые и оперативные планы перевозок (на квартал, месяц) должны совпадать по объемам, номенклатуре, срокам, пунктам отправления, перевалки и назначения, наименованию организаций, осуществляющих отправление и получение груза. Однако на практике нередки нарушения порядка планирования и как результат наличия у стыкующихся видов транспорта разных или несовпадающих по отдельным позициям планов перевозок. В этом случае даже при наличии технических возможностей в транспортных узлах возникают задержки грузов и подвижного состава со всеми отрицательными последствиями. Недостатком следует признать также положение, когда большая часть грузов, перевозимых с участием разных видов транспорта, не попадает в планы прямых смешанных сообщений и заранее обрекается на длительную задержку в пунктах перевалки.

Технический аспект проблемы взаимодействия сводится к конструкционной и мощностной унификации всех элементов и звеньев (различных видов транспорта), участвующих в осуществлении перевозок в смешанных сообщениях. Для этого практически требуется:

- согласование пропускной и перерабатывающей способности стыкующихся линий, по которым следуют потоки грузов и пассажиров смешанного сообщения, а также отдельных устройств в узлах например, вместимость железнодорожных путей на станциях и причалах порта, приспособленность техники для перегрузки грузов из вагонов в суда и автомобили и обратно, мощность перегрузочной техники и емкость складов, наличие соответствующих маневровых средств и т.п.);
- увязка параметров подвижного состава взаимодействующих видов транспорта; в отдельных случаях целесообразно иметь соответствие грузоподъемности судна и состава поезда (масса поезда), грузоподъемности вагона и автомобиля, идентичную специализацию судна и вагона и т.д.;
- рациональная планировка транспортных узлов, поточность размещения в них отдельных

элементов и «цехов», обеспечение параметрического и геометрического соответствия пути, подвижного состава и перегрузочного оборудования (например, соответствие вагонов конструкции вагоноопрокидывателей; соответствие цистерн наливным, сливным эстакадам и т.п.);

- создание средств надежной и удобной системы (телефонной) связи между лицами оперативного аппарата, обеспечивающего смешанные перевозки, и руководством транспортных узлов.

Технический аспект названной проблемы представляется чрезвычайно сложным и подлежит дальнейшей разработке не только в практическом, но и в теоретическом плане.

Технологический аспект проблемы заключается в необходимости, обработки грузов в транспортных узлах единому порядку, без которого быстрый и эффективный переход грузов с одного вида транспорта на другой невозможен. Здесь необходимо тщательное согласование частных технологических процессов между собой. Это относится к железнодорожным станциям, автопредприятиям, портам, подъездным путям клиентуры и другим звеньям, сосредоточенным в узлах.

В организационном отношении, проблема взаимодействия обеспечивается, с одной стороны, совместной разработкой ряда стабильных документов, регламентирующих эксплуатационную деятельность разных видов транспорта в течение сравнительно длительного срока, а с другой, принятием единой системы оперативного планирования текущей работы.

Система управления оказывает существенное влияние на ход и результаты эксплуатационной работы в узлах и в границах более крупных подразделений разных видов транспорта. Эффективность этого командования зависит не только от всех вышеназванных условий, но и от подбора кадров, их квалификации и субъективных качеств.

Выводы. Таким образом, для того, чтобы единая транспортная система могла развиваться и отвечать требованиям общественного производства и национальной безопасности, необходимо стремиться к достижению мировых стандартов транспортного обслуживания, высокой экономической и топливной эффективности транспорта, к обеспечению требований экологии и безопасности движения. Для этого следует: совершенствовать инфраструктуру (для предоставления всего комплекса транспортных услуг необходимого качества), управление (регулирование системы), экономические отношения, тарифную политику (обеспечить стабильность тарифов, их гибкость и прогнозируемость, достаточный уровень

рентабельности для обеспечения экономических интересов государства, потребителей транспортных услуг и транспортных предприятий); создать правовую базу транспортной деятельности (обеспечить этим разграничение функций регулирования деятельности предприятий транспорта между различными уровнями власти, правовую защиту механизмов регулируемого рынка, установить условия и нормативы охраны окружающей среды и т.п.) и обеспечить контроль за соблюдением законодательства, создать условия для привлечения инвестиций.

Следовательно, единство транспортной системы страны и ее дальнейшее развитие во многом зависят от совершенствования как системы в целом, так и входящих в нее видов транспорта и их взаимодействия.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Дикань В.Л. Єдина транспортна система: навчальний посібник / Дикань В.Л., Соболев Ю.В. Дейнека О.Г., Писаревський І.М., - Х.: ООО "Олант", 2002. - 288 с.

2 Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка (по материалам железнодорожного транспорта): монография. / Данько М.І., Дикань В.Л., Шраменко О.В. - Х.: УкрДАЗТ, 2010. - 168 с.

3 Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів : монографія. / Данько М.І., Дикань В.Л., Якименко Н.В. - Х.: УкрДАЗТ, 2008. - 170 с.

4 Економіка міжнародних транспортних перевезень : підручник / Данько М.І., Дикань В.Л., Дейнека О.Г., Позднякова Л.О., Юрченко Ю.М. - Харків ЧП Чиженко "ОЛАНТ", 2004.

5 Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць - Харків, УкрДАЗТ. - 2006. - №13. - С. 13.

6 Дикань В.Л. Промислово-фінансова інтеграція в умовах МТК / Дикань В.Л., Якименко Н.В. // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць - Харків, УкрДАЗТ. - 2007. - № 19-20.

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

8 Дикань В.Л. Модель інноваційного когломатату, як інструмент забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК / Дикань В.Л., Толстова А.В. // Вісник

економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2010 № 31. – С. 12-17

9 Дикань В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем / Дикань В.Л., Панчишин Я.М. // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць - Харків, УкрДАЗТ. - 2009. - № 26.

10 Ковалев Д.И. Проблемы единой транспортной системы Украины // Вестник экономики транспорта и промышленности – 2006. – № 14. – С. 21–22

11 Шинкаренко В.Г. Управление единой транспортной системой Украины // Вестник экономики транспорта и промышленности – 2006. – №14. – С. 26-28.

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы обеспечения согласованной работы всех видов транспорта, проблемы на пути развития единой транспортной системы Украины.

Ключевые слова: единая транспортная система, транспорт, взаимодействие.

Summary. The article considers the issues of providing coordinated work of all types of transport, problems in the development of a unified transport system of Ukraine.

Keywords: unified transport system, transport, interaction.

Рецензент к.э.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.

Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Зубенко В.А.

УДК 303.722:329.9

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНО-ПРОМИСЛОВИХ КЛАСТЕРІВ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

*Якименко Н.В., к.е.н., докторант,
Міщенко С.П., к.е.н. (УкрДАЗТ)*

Визначено необхідність розвитку кластерної моделі економіки України. Запропоновано формування транспортно-логістично-промислових кластерів як необхідного заходу збільшення конкурентоспроможності промислового, транспортного та науково-дослідного секторів економіки регіонів України.

Ключові слова: конкурентоспроможність, кластер, економіка України, стратегія

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Україна за останні 19 років майже втратила промисловий потенціал економіки. З однієї з найбільш промислово розвинених республік СРСР вона перетворилася на слабку, з точки зору промислового виробництва, країну. На теперішній час основні задачі Уряду та Верховної Ради України повинні пов'язуватися з порятунком вітчизняного промислового виробництва від подальшої руйнації. Щорічні втрати промислового комплексу Харківського регіону призвели до ситуації, коли одні з найкрупніших промислових гігантів СРСР або призупинили діяльність (ВАТ «Харківський машинобудівний завод "Свет Шахтера"»), або працюють за межею точки

безбитковості, втрачаючи можливість оновлювати основні фонди, збільшувати заробітну плату робітникам, інвестувати в оновлення продукції та інноваційні розробки (ДП "Завод ім. В.О. Малишева", ВАТ "Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе", Харківська корпорація "ФЕД", ВАТ "Харківський станко будівний завод", ДП «Харківський електромеханічний завод» та ін.).

У перспективі ефективність діяльності та конкурентоспроможність продукції промислових підприємств Харківського регіону визначається декількома факторами:

1) розробкою та випуском нової продукції, що за техніко-технологічними, екологічними та економічними показниками значно випереджає