

- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;

- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;

- відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої ваги набуває роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

УДК 656.821:656.2

ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ СТВОРЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНО – ТРАНСПОРТНО – ПРОМИСЛОВОЇ ГРУПИ УКРАЇНИ (ЗТПГУ)

Кондратюк М.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Економіко-математична модель оцінки загального синергетичного ефекту діяльності ЗТПГУ знаходиться як сума окремих видів синергій, які виникають з відповідних джерел їх формування.

Загальний синергетичний ефект діяльності

ЗТПГУ пропонується розраховувати за формулою:

$$E_{\text{ЗТПГ}} = C_y + C_{\text{пп}} + C_{\text{зп}} + C_{\text{фії}},$$

де $E_{\text{ЗТПГ}}$ – загальний синергетичний ефект діяльності ЗТПГУ;

C_y – синергія управління – виникає на рівні ДХК «Українські залізниці» та здійснюється за рахунок зменшення витрат шляхом оптимізації методів управління завдяки централізації та виключення дублюючих функцій;

$C_{\text{пп}}$ – синергія процесів перевезень виникає на рівні Державного концерну «Інфраструктура залізничного транспорту України» та здійснюється за рахунок збільшення обсягу існуючих видів перевезень від виходу на нові ринки перевезень, а також завдяки можливості впровадженню нових видів перевезень;

$C_{\text{зп}}$ – синергія забезпечення процесів перевезень формується на рівні групи забезпечення залізничних перевезень та здійснюється за рахунок збільшення доходів від виробничої та ремонтної діяльності внаслідок збільшення обсягів робіт та виникненню нових видів співробітництва;

$C_{\text{фії}}$ – фінансово-інвестиційно-інноваційна синергія формується на рівні фінансово-інвестиційно-інноваційної групи та здійснюється за рахунок зниження вартості залучених фінансово-інвестиційних ресурсів і збільшення доходів в результаті впровадження інновацій.

УДК 656.025.4/.6 (1-83)

ПІДТРИМКА ТРАНЗИТНИХ ПОТОКІВ В ПОРТАХ УКРАЇНИ

Котлубай В.О.,

Воркунова О.В., асистент (ОНМУ)

Географічне положення України, розвинена транспортна мережа є основними складовими, що необхідні для розвитку транзитних перевезень через територію України. Однак, інтегрування України в європейську транспортну систему вимагає відповідності міжнародним стандартам технічної, правової, технологічної, організаційної, економічної та інформаційної бази. Ефективність роботи національних транспортних підприємств в інтегрованій транспортній системі безпосередньо залежить від їх конкурентоспроможності.

Причинами того, чому порти України не можуть скористатися своїм транзитним потенціалом, є дефіцит термінальних потужностей та потужностей припортових залізничних станцій; недосконале законодавство. Україна не приєдналася до ряду важливих міжнародних